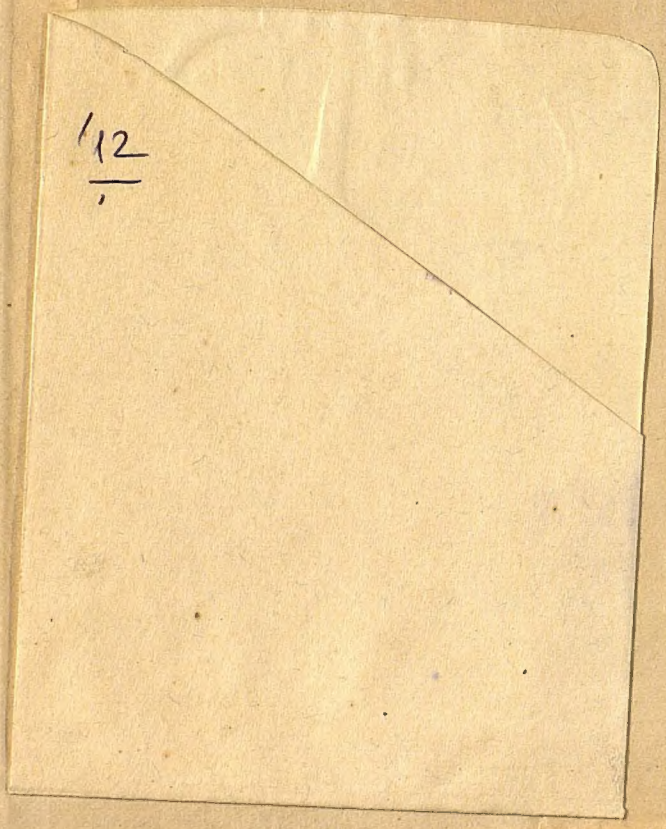
С 91(98)
Н 12

На подступах к полюсу

147138


1/12

С91(98)
Н12

НА ПОДСТУПАХ К ПОЛЮСУ

КОЛЛЕКТИВНАЯ КНИГА ЗИМОВЩИКОВ ПОЛЯРНОЙ СТАНЦИИ НА ОСТРОВЕ РУДОЛЬФА

147138.
1955
1966 г.

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ
ЛЕНИНГРАД — МОСКВА — 1941

91(98)

Литературный редактор
и организатор книги
Евгений Соболевский

2010

1995

2002

Нейтрализация
20 10 г.

ПРЕДИСЛОВИЕ

На северном берегу острова Рудольфа в бухте Теплиц снег каждое лето стаивает, и тогда появляются на свет полуистлевшие ящики с английскими и норвежскими надписями.

Ржавые консервные банки разбросаны среди больших камней. Это остатки старых экспедиций. Остров, лежащий у восемьдесят второго градуса северной широты, не раз намечался базой для достижения полюса.

Поздним летом в бухту Теплиц заходили корабли, на берегу сколачивалась нехитрая постройка, и долгой ночью у камельков вновь и вновь продумывался план похода на полюс.

Легкий досчатый домик американской экспедиции Циглера — Фиала со временем превратился в интереснейший музей полярных исследований. От постройки итальянской экспедиции герцога Абруццкого остался лишь один каркас.

Весной на мысе Флигели те, кто уходил в океан на север, торжественно прощались с товарищами, оставшимися на базе. Национальные флаги развевались на палках, привязанных к нартам; лаяли, выли десятки собак, ожиревших за зиму.

Но никому не удалось достичь полюса отсюда. Некоторые так и не вернулись. На острове в память их ставили кресты.

Под осыпающимися черными скалами угрюмого мыса Аук Линник и Пустошный похоронили в 1914 году Георгия Седова, последнего из смельчаков, пытавшихся достичь полюса пешком.

Осенью 1936 года ледокольный пароход «Русанов» упрямо пробивался сквозь тяжелые льды Британского канала. Остров Рудольфа еще раз был намечен базой для завоевания полюса.

Легко было бы выгрузиться на одном из южных островов Земли Франца-Иосифа, но начальник рейса Иван Дмитриевич Папанин упорно вел корабль к острову Рудольфа. Продвинуть базу на полсотни километров к северу — значило обеспечить переброску лишней полтонны груза на полюс.

Километр за километром ломал «Русанов» толстый лед и, наконец, остановился на расстоянии мили от берега.

Был конец сентября.

Торопливо выгружалось большое хозяйство будущей авиабазы: жилые дома, авиамаяк, аэродромное оборудование. Мощные «сталинцы», гремя гусеницами, волокли по льду грузы на берег.

Работали непрерывно в две смены. Штабели ящиков вырастали на берегу. Бочки с горючим для будущих крылатых гостей вкатывались на крутой подъем. Быстро собирались дома.

Тринадцать дней работали строители. Затем «Русанов» ушел. Зимовщики остались одни.

Это был тщательно подобранный молодой коллектив. Начальника зимовки, комсомольца Яшу Либина, по праву называют учеником Папанина. Либин первый поднимался по утрам, будил остальных и всем показывал пример в работе.

Работа не ослабевала ни на один день.

Строители Зуев, Лебедев, Кудрявцев заканчивали собранные вчерне дома. Молодые радисты Богданов, Бобков, Кузнецов установили и пустили в ход сложную аппаратуру радиомаяка. Механики Сторожко и Ходеев занимались большим электросиловым оборудованием.

Мартынов и Воинов готовили к весне тракторы и вездеходы.

Единственный метеоролог Миша Каменецкий нес всю работу на метеостанции.

Авиатехники Мельников и Латыгин подготовляли аэродромное хозяйство.

Замечательный повар Курбатов со своим помощником, старейшим полярником Пурманцевым, до отвала кормили все население острова.

Всегда веселый каюр Саша Болдин руководил тремя десятками псов и большим скотным двором зимовки.

Один человек на острове не имел своего прямого дела. Это был доктор Новодержкин. Никто не хотел болеть.

Четырехмесячная полярная ночь прошла очень быстро. К прилету экспедиции хотелось сделать многое, а времени было мало.

Сто тонн бензина перевезли с берега на купол ледника. Целый домик был перетащен тракторами на аэродром на ледяном куполе. В марте все было готово.

19 апреля аэродром, построенный на восемьдесят втором градусе северной широты, принимал самолеты.

Пропеллеры воздушных кораблей еще крутились по инерции, когда пыхтящие тракторы оттаскивали их к заранее приготовленным креплениям.

Эти крепления, стремянки для моторов и вся до мелочей продуманная подготовка восхищали пилотов. Повязка Красного креста на рукаве полушубка молодого бородатого доктора была заключительным штрихом.

Вездеходы, украшенные приветственными лозунгами, отвозили гостей на станцию, все помещения образцовой зимовки блистали чистотой, и чучело медведя у входа протягивало в лапах ключ от полюса.

21 мая ушел на север самолет. До самого полюса гудели сигналы радиомаяка острова Рудольфа, заботливо указывая направление полета.

Шесть месяцев мы жили севернее всех на земном шаре. Ближайшим от нас был остров Рудольфа. Через него шли наши телеграммы на материк.

На остров Рудольфа с пароходами и самолетами шли письма и газеты для нас.

Часто однообразный писк телеграфа сменялся живым голосом, и мы слушали по телефону письма и газетные статьи, слушали товарищей, прилетевших с Большой Земли.

После того как была доставлена на льдину наша дрейфующая станция, зимовщики острова Рудольфа обслужили еще целый ряд других важнейших экспедиций.

Сейчас они написали книгу о своей работе. Зимовщики делятся опытом. Простыми словами они рассказывают о жизни полярной станции, заслуженно получившей звание лучшей полярной станции в СССР.

Прошедшие папанинскую школу, единой, дружной семьей живут авторы книги. Большинство из них опять отправилось в Арктику для создания новых авиабаз.

Их опыт, их знания неоценимы. Их упорство, деловитость, инициатива могут служить образцом для каждого полярника.

Сколько раз представители капиталистических стран снаряжали экспедиции для завоевания Северного полюса. И сколько раз, достигнув острова Рудольфа, эти экспедиции поворачивали обратно.

Подступы к полюсу смогли завоевать только сыны свободного, счастливого советского народа. И об этом рассказывается в новой коллективной работе зимовщиков острова Рудольфа — книге «На подступах к полюсу».

Герой Советского Союза
Е. К. ФЕДОРОВ

ПАПАНИНСКАЯ ВАХТА

Я. С. ЛИБИН
Начальник авиабазы
орденоносец

НАШ КОЛЛЕКТИВ

Был декабрь 1935 года, когда Виктор Степанович Сторожко и я снова встретились с Иваном Дмитриевичем Папаниным.

Папанин приехал из Москвы в Ленинград. Слушая его, мы думали о том, что вот так, вероятно, встречаются соратники по гражданской войне со своими командирами.

Сколько незабываемых дней, полных суровой, упорной борьбы, провели мы вместе с нашим любимым начальником. Нет дружбы более верной и продолжительной, чем та, которая начинается в высоких широтах. Мы чувствовали себя членами большой и сплоченной семьи.

Помню первые расспросы Папанина о нашем житье-бытье и его волнующий рассказ о плане завоевания Северного полюса. Папанин говорил об этом с таким увлечением, что казалось, будто он, Папанин, уже не однажды побывал на полюсе.

Но в то время замыслы Папанина только-только начинали превращаться в реальность. Иван Дмитриевич приехал в Ленинград договориться о начале подготовительных работ с П. П. Ширшовым и Е. К. Федоровым.

Помню взволнованный вопрос Сторожко:

— Иван Дмитриевич, а как же мы?

Как понятен мне был этот непроизвольно вырвавшийся вопрос Виктора! В самом деле, неужто мы, которые не одну зимовку провели в Арктике, останемся в стороне от предстоящих боев за Северный полюс?

Это казалось немыслимым, невозможным.

Папанин посмотрел с улыбкой на Виктора, потом на меня, потом опять на Виктора.

И мы поняли: нет уж, мы в стороне не останемся.

Окрыленные мы возвращались домой.

Вспомнили в этот вечер начало 1932 года.

Мы занимались тогда на курсах по подготовке научных работников для Арктики. Мы были очень молоды, Арктика была нашей мечтой. И я и Виктор читали и перечитывали книги о Нансене, о Седове, об Амундсене. И были безмерно счастливы, когда нам случалось встречаться с бывалыми полярниками. Было у нас тогда очень уж романтическое представление об Арктике.

А потом — потом это увлечение романтикой приняло, так сказать, «конкретные формы». И мы считали себя счастливейшими из смертных, когда в непогоду выгружали груз с ледокола, распределяли его по складам, а в короткие минуты отдыха производили необходимые научные наблюдения. Нужно было сделать довольно большой крюк, чтобы забежать в дом, вымыть руки и захватить книжку для записи наблюдений.

Единицами насчитывались тогда полярные станции.

Наиболее интересными считались самые северные. Они находились в ведении Арктического института. Работа на этих станциях производилась наиболее комплексно.

Самой северной станцией была тогда бухта Тихая. Велика была радость моя и Виктора Сторожко, когда выяснилось, что и меня и его включили в группу сотрудников, направляемых Арктическим институтом в бухту Тихую. В нашей группе находился тогда и Евгений Федоров.

Все мы впервые ехали в Арктику и были почти незнакомы друг с другом. Объединяло нас стремление как можно лучше выполнить порученную работу.

Наши представления об Арктике были все еще очень смутные, а одни добрые намерения, как известно, далеко еще не обеспечивают успешного исхода зимовки.

Зимовщики, в большинстве своем научные работники, прежде чем приступить к серьезной работе, должны были

сами создать хорошие бытовые условия. Приходилось им быть и грузчиками, и строителями, и чернорабочими.

Не без затаенного любопытства представились мы нашему новому начальнику Папанину. Иван Дмитриевич сразу поразил нас своей кипучей энергией. Роль начальника станции, увлекающего своим примером всех зимовщиков, была очень важной и ответственной. Папанин, также впервые отправлявшийся на зимовку, быстро завоевал у нас симпатию.

Незаметно пролетели шестнадцать месяцев зимовки. Жили мы все исключительно дружно, работали плодотворно. Многое можно было бы написать о совместной работе с Папаниным и Федоровым, но я ограничусь лишь отдельными эпизодами.

По первоначальному плану научных работ нашей станции мы не должны были изучать распространение радиоволн. Папанин учел этот серьезный пробел в общей комплексной работе, списался с Исследовательским институтом связи и привлек к этой работе одного из крупнейших специалистов — инженера Архангельского.

Папанин добился не только ассигнования необходимых средств, но и согласия наркомата отпустить инженера Архангельского на зимовку. Очень много было сделано в те дни, когда Папанин занимался подготовкой к зимовке, налаживал снабжение ее продуктами, оборудованием, стройматериалами, всевозможными «мелочами»...

Для ценной и многочисленной аппаратуры Архангельского требовалось довольно много места. В условиях Арктики можно было, конечно, потесниться, сгруппировав несколько лабораторий в одном помещении, но это было не в стиле Ивана Дмитриевича. Предъявляя большие требования к научным работникам, он всегда старался создавать им наилучшие условия для работы.

И вот, к нашему изумлению, из неизвестно откуда взявшихся ресурсов площадь привезенного стандартного дома увеличилась на шестьдесят квадратных метров.

Для Архангельского устраиваются большая лаборатория, комната для фоторегистрации и жилая комната, причем по качеству это непредусмотренное помещение оказалось даже удобнее и лучше основного.

Результаты изучения распространения радиоволн в Арктике, проведенные Архангельским, оказались весьма ценными и в научном и в практическом отношениях. В дальнейшем в той же бухте Тихой распространение радиоволн изучалось из года в год. В 1937 году профессор Архангельский с двумя помощниками снова приехал зимовать в бухту Тихую.

Несмотря на то, что по плану экспедиции научные работы должны были проводить только биологи, Папанин горячо поддержал инициативу Евгения Федорова, предложившего провести также магнитные и астрономические наблюдения.

Так как эти работы требовали тщательной подготовки и проверки всего экспедиционного снаряжения, Федоров во время полярной ночи должен был отправиться в экспедицию на остров Кетлиц. При плохой видимости ему предстояло пройти пятьдесят километров через недавно замерзший пролив, который, в случае ураганных ветров, легко мог снова вскрыться. Задача осложнялась тем обстоятельством, что у нас отсутствовали выезженные собаки (предыдущая смена зимовщиков нерадиво относилась к ним, собаки бегали на свободе, часто дрались и не были приучены к упряжке). Участникам этой экспедиции пришлось на себе везти и продовольствие и научное оборудование.

Много было дел у начальника станции, но он решил и сам принять участие в этой первой серьезной экспедиции.

И вот три человека — Папанин, Федоров и Кунашев — впряглись в лямки и, таща за собой тяжело нагруженные нарты, быстро скрылись во тьме ночи.

Прошло десять дней. Время тянулось томительно долго. Наступил, наконец, и крайний срок возвращения экспедиции...

Мы собрались уже выйти на поиски, но сильный ветер заставил нас повременить с этим. Ведь в темноте, при сильной вьюге, можно пройти совсем близко от палатки и не заметить ее.

Вечером все молча готовили снаряжение, чтобы при первой возможности итти на выручку.

Вдруг залаяли собаки. Мы бросили работу и выбежали из дому. Близ берега мерцал свет «летучей мыши». Это вернулась экспедиция.

Нашим путешественникам изрядно досталось. Они страдали от холода. Снаряжение и одежда оказались очень плохими. Если бы им не удалось воспользоваться незначительным улучшением погоды и прорваться домой, последствия экспедиции могли быть довольно печальными.

Но трудности первой экспедиции не расхолодили Папанина и Федорова.

Спустя несколько дней весь коллектив в вечернее время занимался изготовлением нового, более совершенного экспедиционного снаряжения, по собственным проектам и конструкциям.

И здесь во всем пример подавал Папанин.

Шьются спальные мешки — Папанин портной, делаются нарты — Папанин плотник и кузнец, переделывается аппаратура — Папанин токарь.

В октябре 1933 года мы возвращались на Большую Землю. Зимовка прошла хорошо.

Работа полярной станции в бухте Тихой была признана образцовой. Все зимовщики были премированы руководством Главсевморпути, а также комитетом по проведению Второго международного полярного года.

После возвращения в Москву Иван Дмитриевич не порвал связи со своими бывшими зимовщиками.

В 1934 году Папанин собрался снова ехать в Арктику, на этот раз на мыс Челюскина. Основное ядро нового, еще более многочисленного коллектива зимовщиков составили бывшие зимовщики бухты Тихой.

Вновь предстояла большая и очень интересная работа.

До нашего приезда вся полярная станция мыса Челюскина состояла из одного очень неудобного домика, склада и бани. В домике жило десять зимовщиков, в нем же помещались кухня, столовая, радиостанция, силовая установка. Лишний человек уже не мог войти в какую-либо из жилых комнат этого домика: до того они были малы.

Между тем, поскольку станция эта была расположена на стыке двух секторов Советской Арктики, она имела первостепенное значение.

Освоение Северного морского пути невозможно без тщательного изучения проливов на его трассе. Важнейшим из них является пролив Вилькицкого. Вот почему решено было превратить полярную станцию мыса Челюскина в первоклассную базу для научных работ. И здесь, как и в бухте Тихой, в короткий срок возник целый поселок. В старом домике были сломаны перегородки (а их было очень много) и устроена хорошая столовая. Зимовщики разместились в двух новых домах.

Рядом с комнатами научных работников помещались прекрасно оснащенные лаборатории. Радиостанцию перевели в специальный дом. И вскоре заработал радиоузел мыса Челюскина, ставший связующим звеном Арктики — между западом и востоком.

Невдалеке от радиостанции, также в отдельном доме, были устроены силовая, аккумуляторная и механическая мастерские. Здесь вместе с замечательным мастером своего дела механиком Шоломоуном работали неутомимые Виктор Сторожко, Коля Мартынов и Коля Ходеев.

Чего только не было сделано в этих мастерских, начиная от первой в Арктике автоматической машины по бурению льда, кончая тончайшими деталями для научных приборов!

На восток от станции расположился магнитный павильон Жени Федорова, а в глубине тундры — павильон атмосферного электричества.

Выросли новые склады. Старый склад мы расширили и превратили в ангар. Даже баня, и та стала у нас иной: просторной и уютной.

Вновь установленные три радиомачты придавали возникшему поселку очень красивый вид. Команды возвращавшихся с востока кораблей были удивлены столь быстрым возникновением этого поселка на крайней северной точке материка Евразии. В дружной, четко организованной Папаниным работе прошла полярная ночь. Еще до появления солнца отправилась в путь первая санная экспедиция. Конечно, в ней принял участие Иван Дмитриевич. Надо было самому посмотреть, каково снаряжение, как работают собаки, надежен ли лед, хороши ли пельмени, специально для санной экспедиции изготовленные Курбатовым.

За первой экспедицией последовал ряд других. Постоянными их участниками были Иван Дмитриевич, Женя Федоров, Витя Сторожко, «дядя Федя»[1] и я.

Где мы только не побывали!

В сорокаградусные морозы пересекли мы пролив Вилькицкого, держа путь к острову Старокадомского, а оттуда к берегам Северной Земли. На востоке от станции мы побывали в бухте Мод (зимней стоянке шхуны Амундсена «Мод»). Побывали мы и на западном берегу Таймырского полуострова, организуя на нем базы для новых, еще более дальних походов и уходя для гидрологических разрезов далеко в море. Каждая экспедиция была для нас праздником. Трудности и лишения еще крепче сплачивали нас.

Еще до поездки на мыс Челюскина мечтали мы попасть на расположенные в глубине Таймырского полуострова реку Таймыру и Таймырское озеро. И вот к концу нашего пребывания на мысе Челюскина Иван Дмитриевич разрешил нам эту экспедицию. К этому времени у нас уже был большой опыт по проведению всякого рода экспедиций.

На реку Таймыру мы пошли двумя партиями, в одной шли Федоров и Сторожко, в другой я и Латыгин. Пребывание на Таймыре оставило незабываемое впечатление. Вернулись мы

---

[1] Плотник Ф. Зуев.

на мыс Челюскина спустя три месяца. К этому времени к станции уже подошел пароход с новой сменой.

Наша работа на мысе Челюскина была признана отличной. Зимовщики полярной станции мыса Челюскина были занесены на почетную доску Полярного управления. И Витя Сторожко и я, как и другие зимовщики, крепко полюбили нашего начальника Ивана Дмитриевича. Уезжая из Москвы, мы не прощались с Иваном Дмитриевичем, но говорили ему:

— До овидания! До сборов на новую зимовку!

И вот теперь, когда Папанин поделился с нами планами завоевания Северного полюса, мы с Виктором начали обсуждать проекты создания авиабазы для экспедиции на Северный полюс. Каюсь: мы все еще были далеки от папанинских масштабов.

Думали построить один небольшой домик в дополнение к законсервированному там домику зимовки 1932/33 года и иметь штат в пять-шесть человек.

В течение полутора месяцев от Папанина не приходило никаких сведений.

Но вот однажды поздно вечером мне сообщили по телефону, что Полярное управление Главсевморпути срочно вызывает меня в Москву. Выехал я в тот же вечер, уверенный, что речь пойдет о создании новой станции.

Я ошибся. Папанина и меня командировали в Ворошиловград. Город этот являлся шефом нашей прежней зимовки на мысе Челюскина. Вопрос же о создании станции на острове Рудольфа так и не был решен. Оттягивалось решение вопроса потому, что Водопьянов и Махоткин готовились на небольших самолетах к полету на Землю Франца-Иосифа, где они должны были окончательно решить вопрос о пригодности острова Рудольфа или какого-либо другого пункта архипелага для создания там авиабазы.

Я снова вернулся в Ленинград.

Каждый день ждал письма от Папанина.

Вскоре прилетел в Москву Водопьянов. Он уже успел побывать на острове Рудольфа и заявил, что остров этот вполне пригоден для создания авиабазы. Вопрос о зимовке был решен окончательно. Папанин вызвал меня в Москву и предложил составить сметы, списки всего необходимого, дать и распределить заявки на оборудование.

Одним из решающих вопросов был вопрос о комплектовании радиостанции. Поэтому в первую очередь было решено подобрать хорошего радиста. Все наши товарищи по старой зимовке в то время были заняты на другой работе, привлечь

их не представлялось возможным. Я остановился на кандидатуре Василия Федоровича Богданова. В 1935 году он вернулся с острова Врангеля. Я знал его как очень хорошего радиста, блестяще проявившего себя при обслуживании полетов Молокова в навигацию 1935 года, переговорил с ним и рекомендовал Папанину.

Сторожко все еще находился в Ленинграде. Он часто писал мне, интересовался, как подвигается работа, скоро ли ему можно будет приехать в Москву.

Однако полярная станция на острове Рудольфа считалась неплановой, штаты еще не были утверждены, поэтому на первых порах пришлось работать с одним Богдановым. Только в мае мы начали комплектовать штаты будущей полярной станции. Как только штаты были утверждены, я телеграммой вызвал Сторожко.

Авиабаза, которую решено было создать на острове Рудольфа, по своим масштабам превосходила то, о чем мы мечтали с Виктором.

Когда мы еще только думали о небольшой станции на острове Рудольфа, «дядя Федя» (Зуев) уже был включен в состав коллектива проектируемой станции. Наш старый спутник, прекраснейший товарищ, выносливый, знающий работник, мастер на все руки, он был зачислен четвертым в состав экспедиции.

Ивану Дмитриевичу удалось в Москве в Рыбном переулке достать для себя отдельную комнату. Легко удалось его уговорить, чтобы часть этой комнаты он уделил нам.

В комнате был телефон, была машинистка, был бухгалтер, мы существовали вполне самостоятельно. Жили мы — кто где. У «дяди Феди», как всегда во время подготовки к экспедициям, жил Виктор Сторожко.

Целыми днями бегали мы по Москве, а вечерами собирались в комнате на Рыбном переулке.

Особое умение разыскивать нужные нам материалы проявил будущий член нашего коллектива Н. В. Ходеев. В то время он был аспирантом Авиационного института.

Мы его знали давно. Еще будучи студентом-практикантом, он приезжал к нам в бухту Тихую и зимовал с нами на мысе Челюскина.

Папанин занимался главным образом подготовкой своей экспедиции, но в то же время руководил и нашей работой.

Уже 10 мая Сторожко выехал в Архангельск. Там строились наши дома. В разобранном виде мы должны были перевезти их на остров Рудольфа.

Виктор Сторожко не терял времени даром. Прежде всего он добился того, что строительство пошло более ускоренными темпами. Для нас были выделены высококачественные материалы, в частности сухие и добротные бревна; на нашу стройку были переброшены лучшие люди. Иван Семенович Лебедев, бригадир нашей стройбригады, еще на Челюскине был включен в бригаду, строившую дома для острова Рудольфа. Таким образом, строительство повседневно находилось под контролем человека, хорошо знавшего наши нужды.

С каждым днем все больше грузов стекалось для нас в Архангельск.

Витя Сторожко тщательно следил за тем, чтобы завхоз какой-нибудь другой экспедиции не урвал бы чего из наших грузов для себя (а это бывало). Для страховки Виктор добился того, что нам в Архангельске передали не только один из складов Арктикснаба, но и ключи от него. Это было невиданное по тому времени событие.

Там же, в Архангельске, Сторожко договорился с Пурманцевым, зимовавшим с нами на мысе Челюскина, о вступлении его в наш коллектив. Вскоре в состав нашей экспедиции вошли также Бобков и Курбатов.

Однажды к нам на Рыбный переулок явился обросший бородой человек. Вид у него был настолько помятый, что я едва узнал его. А когда узнал, кинулся к нему, крепко пожал руку:

— Каменецкий, Миша, ты ли это? Значит, с тобой опять новое несчастье? Ну, рассказывай!

— Опять, Яков Соломонович, — хмуро сказал Миша. — Такое, понимаешь, дело.

С метеорологом Каменецким я и Сторожко познакомились еще в 1932 году, когда мы учились в Геофизической обсерватории. Мишу Каменецкого мы знали как очень хорошего работника и в то же время как человека, которому исключительно не везло. В тех зимовках и экспедициях, где он был, ему всегда приходилось выносить на себе всю тяжесть работы, и всякий раз эти зимовки и экспедиции были для него неудачными. На одной зимовке, где зимовал и Каменецкий, работники так перессорились между собой, что бо́льшая часть работ была сорвана. Попутно влетело и Каменецкому. В Карском море в 1934 году, уже завершая последний этап работы и возвращаясь в лагерь, группа работников, в которой был и Каменецкий, ухитрилась опрокинуть шлюпку. Погибли добытые с большим трудом материалы экспедиции.

Чуть не погибли и сами участники экспедиции. Каким-то чудом удалось им спастись и выбраться на берег. Двое суток просидели они на берегу продрогшие, мокрые, голодные, обессиленные, при температуре, близкой к 0°, пока всю группу не подобрал пароход.

Спустя год Сторожко и я вновь встретились с Каменецким. Он рассказал нам все, что с ним приключилось, а потом, дня три-четыре прожив у меня, решил поехать куда-нибудь на юг. Больше я его не видел.

И вот теперь Каменецкий описал нам новые свои злоключения.

Оказалось, что он явился ко мне сразу же с поезда после длительных странствований по Средней Азии, куда направился тотчас по приезде из Якутска. Несколько месяцев проработал он в Средней Азии метеорологом, затем поехал путешествовать, «поиздержался», и ему нехватило средств привести себя в более приглядный вид.

В Москве Каменецкий узнал, что готовится новая экспедиция, и немедленно явился на Рыбный переулок. Это было кстати: нам нехватало метеоролога.

Я сказал Мише, что он явился во-время, но что представить его в таком виде Папанину я не могу.

Прежде всего я послал его в парикмахерскую. Из парикмахерской Миша явился посвежевшим и веселым.

Вскоре я повел его к Папанину, которому представил Мишу как очень хорошего работника. Папанин согласился на зачисление Каменецкого в штат, и это зачисление состоялось тут же. Однако, опасаясь, что с Каменецким приключится еще какое-нибудь несчастье, я в этот же день отослал его в Архангельск. Поскольку ледокольный пароход «Русанов» направлялся в бухту Тихую через мыс Желания, я просил Сторожко поручить Каменецкому подобрать на мысе Желания ездовых собак, которых нам должны были выделить.

Нужно сказать, что поручения, которые были даны Каменецкому (подбор имущества и собак на мысе Желания и в бухте Тихой), он выполнял так добросовестно, что начальники станций мыса Желания и бухты Тихой не знали, куда от него спрятаться. Они готовы были отдать ему все, лишь бы он больше не ходил за ними по пятам и очень жалобным, но настойчивым тоном не требовал бы то проводов, то собак, то каких-то лучших собак, то палаток.

Одним из первых был зачислен в нашу экспедицию механик-водитель Мартынов.

Остров Рудольфа — Северный полюс

Юлиус Пайер был уверен, что годы пройдут, а эти негостеприимные берега останутся все теми же

Но годы прошли, и на острове Рудольфа вырос целый рабочий поселок

С Колей Мартыновым впервые я познакомился в 1934 году, когда вместе с Папаниным был на одном из заводов, где для нашей экспедиции на мыс Челюскина изготовлялись два специальных вездехода. Мартынов работал на этом заводе испытателем машин. На заводском дворе, чтобы показать нам качество изготовленных для нас машин, он проехал несколько раз на одной из них, и мы были поражены той виртуозностью, с которой он управлял этой неуклюжей на вид машиной. Мастерство Мартынова так понравилось Папанину, что он незамедлительно предложил ему участвовать в экспедиции. Мартынов с радостью согласился.

Папанин стал просить руководство завода отпустить Мартынова с нами на зимовку. Долго Мартынова не хотели отпускать, но, наконец, согласились, и таким образом состав экспедиции пополнился еще одним зимовщиком.

147138.

На мысе Челюскина мы впервые убедились, что чрезвычайно важный для зимовки вопрос разгрузки лучше всего может быть решен при помощи механического транспорта. Уже на мысе Челюскина роль Мартынова в части разгрузочных работ была чрезвычайно большой. Благодаря его замечательной работе и хорошему знанию дела механический транспорт сыграл в этом деле решающую роль.

И когда мы в 1936 году стали собираться на остров Рудольфа, то для нас было совершенно ясно, что самое лучшее поручить руководство транспортом Мартынову.

Так постепенно формировался наш коллектив.

В Арктике, как нигде, успех работы решают люди, и поэтому к подбору кадров на остров Рудольфа мы подходили с особой тщательностью и осторожностью.

Было решено, что костяк будущей зимовки должны составлять уже зимовавшие люди, не раз показавшие себя с хорошей стороны, в достаточной степени проверенные.

И основное ядро нашей зимовки было сформировано из людей, которые уже зимовали с Папаниным на Земле Франца-Иосифа и на мысе Челюскина.

В августе пароход «Русанов» вышел из Архангельска в бухту Тихую. Из бухты Тихой он 28 августа взял курс на остров Рудольфа. Плавание проходило в очень тяжелых условиях.

Три раза «Русанов» пытался подойти к острову Рудольфа. Два раза он отступал, искал обходных путей.

Было решено выгрузиться в бухте Теплиц, но сплошной

Архангельская Областная БИБЛИОТЕКА им. П. А. Добролюбова

лед остановил пароход в четырех километрах от бухты, в ледяном припае.

От корабля до берега полтора километра, от берега до станции два с половиной. На пути к берегу сплошные торосы, трещины, ухабы. А у нас два вездехода «НАТИ» и два трактора «ЧТЗ». Как использовать их при таком бездорожье? Ведь даже пешком трудно было добраться до берега.

И вот в Арктике закипела невиданная работа. Мы прокладывали дорогу для механического транспорта по ледяному припаю берега, сносили торосы, перебрасывали мосты через трещины. Все зимовщики и весь состав экипажа «Русанова» участвовали в этой работе.

Когда дорога была готова, сорок строителей были освобождены от разгрузочных работ и переброшены на строительство.

В ту пору мы работали по четырнадцать часов в сутки (строители и команда были разбиты на две смены). Первоначально мы предполагали, что груз «Русанова» нам удастся выгрузить за десять суток. Однако подлинно стахановской работой удалось добиться того, что разгрузка была закончена в шесть суток.

По окончании выгрузки «Русанов» пошел на юг, в бухту Тихую, где его ожидал пароход «Герцен». На «Русанове» отправился и Папанин. На острове Рудольфа осталось сорок три строителя и двадцать один зимовщик.

Уже наступала зима, начиналась пурга, температура была значительно ниже нуля. Для жилья у нас в это время были приспособлены один небольшой досчатый складик да крохотный домик старой зимовки.

Спали все вповалку, повернуться нельзя было. Вставать приходилось по очереди, по два человека.

Под утро тепло выдувало, стоял отчаянный холод, вода замерзала, поэтому и отдыхать как следует не приходилось.

В такой тяжелой обстановке особенно хорошо проявили себя наш повар Курбатов и служитель Пурманцев.

Стройка подвигалась очень быстро. Вырастали остовы домов, складов, готовились ямы для радиомачт. И когда 28 сентября «Русанов», приняв груз с «Герцена», вернулся назад, команда парохода была изумлена размахом, который приняло к тому времени строительство.

Вторым рейсом «Русанов» привез остальной груз и уголь. На этот раз мы с разгрузкой справились в четыре дня. После разгрузки Папанин решил задержаться подольше на острове Рудольфа, чтобы помочь нам в строительстве.

К сожалению, осуществить ему это не удалось. На пятый или шестой день пребывания «Русанова» у острова Рудольфа, когда почти вся команда парохода и рабочие подымали на берегу мачту, вдруг послышались тревожные гудки «Русанова». Мачту бросили, команда и все строители побежали на берег. Оказалось, что с севера надвигаются тяжелые льды, и «Русанову» нужно было срочно уходить. Быстро распрощались, и корабль ушел на юг. На острове Рудольфа остались только двадцать один зимовщик. Мы должны были к марту полностью подготовить авиабазу для самолетов папанинской экспедиции.

Вернувшись с проводов «Русанова», я обошел станцию. Впечатление складывалось неважное. Вместо готовых жилых домов, гаража и механических мастерских высились только их остовы. Радиомачты еще не были подняты, радиостанция не закончена строительством, а времени до наступления полной темноты оставалось всего двадцать дней. Трудно было закончить всю работу по строительству и монтажу в столь короткий срок.

Лишь четкое сознание каждым членом коллектива важности работы могло обеспечить нам окончание строительства в срок. Нужна была такая постановка работы, чтобы каждому товарищу было предоставлено самое широкое поле деятельности, главным образом в проявлении своей инициативы. Весь коллектив, как один человек, должен был работать подлинно стахановскими темпами. И опыт прежних наших зимовок в бухте Тихой и на мысе Челюскина неоднократно показывал, что, когда мы мобилизовывали внимание всего коллектива на задачах, стоявших перед зимовкой, и в то же время проявляли чуткость и внимание к каждому человеку, — мы справлялись с чрезвычайно трудным и на первый взгляд, быть может, и невыполнимым заданием.

На прежних зимовках мы все трудные вопросы решали на партийно-комсомольской группе. Так мы сделали и теперь. Потом было созвано общее собрание всех членов коллектива.

Общее собрание выявило готовность всех до единого, не считаясь со временем, справиться с работой, сделать ее во что бы то ни стало.

До 1 января наши планы были построены таким образом, что каждый человек имел конкретное задание на каждый день. Все же вместе мы взяли на себя обязательство к XIX годовщине Великой Октябрьской социалистической революции закончить все строительные работы и сразу же перейти

к монтажу и другим работам, связанным с оборудованием станции.

Однако тут-то нам природа и приготовила неприятный сюрприз.

4 ноября начал дуть все усиливающийся юго-восточный ветер, наиболее сильный и продолжительный за время нашего пребывания на острове Рудольфа. К ночи ветер достигал ураганной силы. Все дома сотрясались от его порывов. Такой ветер не был для нас неожиданностью. Началась полярная ночь, а сильный ветер, как мы знали, является ее постоянным спутником. Особых опасений он у нас не вызывал. Спали мы довольно спокойно, если не считать того, что к утру выдувалось из дома тепло и в комнате становилось очень холодно.

Я обычно каждый день с утра обходил все помещения, мастерские, радиостанцию, хотя должен признаться, что путешествовать в таких условиях — дело не совсем приятное.

Утром 5 ноября я зашел в механическую мастерскую, где шла обивка железом универсального станка Краузе. Поговорил с механиком. Вскоре туда же заглянул базовый механик Мельников, закончивший работу по предварительной разборке авиаимущества, и предложил мне пойти с ним посмотреть, как хорошо стало у него в авиаскладе.

Подходим к авиаскладу, находившемуся на самом северном конце станции. Когда, по нашим предположениям, до него оставалось еще метров десять, мы неожиданно наткнулись на стену. В чем дело? Быть может, мы сбились с дороги? Сбиться довольно трудно: мы шли ориентируясь на другие здания. У меня мелькнула мысль о том, что ветром снесло папанинский складик и прибило к большому авиаскладу. Я сильно забеспокоился. То, что было оставлено Папаниным из имущества дрейфующей станции, являлось для нас самым дорогим.

Когда мы подошли к тому месту, где должен был находиться авиасклад, то убедились, что большое здание склада, длиною в двадцать пять метров и шириною в шесть, объемом в триста пятьдесят кубометров, было поднято сильным порывом ветра и перенесено в другое место, причем на добрую треть его занесло снегом, вследствие чего образовался еще один огромный сугроб.

Факт был печальный. Мы прекратили все другие работы, так как нужно было спасать имущество. Созвали товарищей на маленький митинг. Механики быстро наладили прожекторы. И вот, сбиваемые с ног ветром, мы раскапывали имущество и переносили его в жилые дома, чтобы ничто не пострадало.

И правда: за исключением нескольких книг, которые разнесло ветром, все остальное имущество было спасено.

Порыв ветра был настолько силен, что дверь склада, которая весила пудов шесть, мы нашли в тридцати метрах от склада.

Работали мы несколько часов, работали все до единого. Уныния эта работа ни у кого не породила. В полярную ночь, при свете прожекторов, мы быстро отстроили склад заново.

К концу февраля была полностью оборудована авиабаза. Сверх намеченного еще в Москве плана были построены большой скотный двор и столярная мастерская. К бане был пристроен предбанник, расширена механическая мастерская. К этому же времени были полностью закончены монтаж и испытание как радиомаяка, так и всей радиоаппаратуры — передатчиков и приемников.

Станция была готова к приему большого количества людей и их обслуживанию. Все хозяйство станции находилось в порядке: был отремонтирован весь механический транспорт, который за период выгрузки и строительства изрядно поизносился, четко и хорошо работала метеостанция, в складах все лежало на своем месте и могло быть легко найдено.

К началу марта, в конце полярной ночи мы работали на свежем воздухе в отдалении от станции, подготавливая аэродром.

В разные периоды работы устанавливался соответствующий распорядок дня. После ухода «Русанова» светать начинало примерно в 5 часов утра (мы жили по московскому времени, и в 2—3 часа дня у нас было уже темно). Поэтому подъем установили в 4 часа утра, с 4 до 4½ завтракали, в 10 или 11 утра был обед, а часов в 9—10 ужин. В этот период мы работали примерно 16—18 часов в сутки.

После Октябрьских праздников, когда мы убедились, что у нас сделано больше, чем предполагалось по плановым наметкам, распорядок дня изменился: в 8 часов — подъем, с 8 до 9 — завтрак, с 9 до 2 — рабочее время, с 2 до 3 — обед, с 3 до 10 — рабочее время, в 10—11 — ужин, остальное время до сна уходило на занятия кружков и проведение собраний. С 1 января по 1 февраля, для того чтобы зимовщики смогли бы перед авральными работами отдохнуть, мы с 9 часов вечера отдыхали. Радисты, метеорологи работали по вахтам.

Дисциплина у нас соблюдалась твердо: подъем был для всех обязателен, работа велась в строго определенные часы.

На некоторых зимовках установилась «традиция»: «лишь бы работа была сделана, а когда сделана — мое дело». На острове Рудольфа мы с этой традицией покончили И все были довольны, что четкий распорядок дня позволял хорошо работать и отдыхать и подымал настроение зимовщиков.

Наш аэродром находился на куполе глетчера в трех километрах от станции, на высоте трехсот пятидесяти метров над уровнем моря. Подъем к нему был довольно крут.

Ровная поверхность аэродрома создавала для нас огромные удобства. Прием большого количества тяжелых самолетов и то обстоятельство, что этим самолетам придется здесь готовиться для полета на полюс, предъявляли к аэродрому ряд дополнительных требований. Он должен был быть оборудован как самый настоящий большой аэродром.

Первый вопрос, который стал перед нами, это вопрос о постройке какого-либо жилья там, наверху, на куполе глетчера. Без такого жилья работы были бы чрезвычайно затруднены, авиационные работники не смогли бы отдохнуть, обогреться, поесть, всякого рода ремонтные работы просто исключались.

Решено было построить на аэродроме домик.

Сначала мы хотели привезти весь строительный материал на аэродром и начать строительство домика непосредственно на аэродроме. Но этим мы своих строителей поставили бы в очень тяжелые условия. Начались сильные холода (до 40° мороза). На куполе всегда дул сильный ветер, и в таких условиях, вдали от станции, трудно было бы ожидать производительной работы.

Подумав, мы решили рискнуть и построить домик возле станции, а затем перевезти его на аэродром. Домик мы начали строить на громадных бревнах с расчетом на то, чтобы потом с помощью трактора втащить его наверх. Мы шли на риск. Трактор мог и не дотащить такого домика, но зато постройка шла быстрее и никто из людей не обморозился.

Два трактора при помощи больших проволочных тросов доставили почти законченный постройкой домик на купол.

Наверху домик окончательно отделали: навесили двери, поставили печку, сделали двухъярусные койки, установили электромоторчики и компрессор, который был спарен с мотором «ГАЗ».

Стали перевозить на аэродром горючее. После выгрузки оно было оставлено недалеко от мыса Столбового, и его занесло двухметровым слоем снега. Пришлось все бочки откапывать.

Наши механики быстро придумали особые крюки, и ими, при помощи тракторов, мы вытаскивали бочки из-под снега. Это значительно облегчило нашу работу.

В перевозке горючего на аэродром участвовали все зимовщики, за исключением повара, служителя, метеоролога и радиста.

Тракторы наши работали замечательно. Надо сказать, что тракторы «ЧТЗ» — очень хорошие мощные машины. Они приводили нас в восхищение своей работой на острове Рудольфа.

Трудно было только запускать их. Для этого требовалось пять — семь, а то и восемь — десять часов. Впоследствии наши механики приспособились и тратили на запуск не больше часа.

После того как горючее было завезено на купол глетчера, мы приступили к тщательной расчистке аэродрома и устройству креплений для самолетов.

Мы опасались, как бы сильные штормы не повредили больших самолетов, и придумывали наилучший способ крепления их. Решили, что лучше всего выдолбить во льду глубокие ямы, уложить в них бревна, обвязав тросами, концы этих тросов вытянуть наружу и к ним привязывать самолеты.

Выдолбили двадцать глубоких ям в глетчерном льду, уложили туда бревна, забросали их льдом, залили ямы водой, и наши ледовые якоря были готовы.

В начале февраля на куполе глетчера стали появляться туманы.

В марте же наблюдалась такая картина. Внизу совершенно ясно, а аэродром на куполе закрыт туманом, появлявшимся внезапно. Или, наоборот, на куполе ясная, хорошая погода, а внизу туман. Проходит десять — пятнадцать минут, и аэродром снова закрывается туманом.

Не случится ли так, что, когда самолеты будут подлетать к острову, им нельзя будет сесть на куполе? Мы решили подготовить на морском льду в бухте Теплиц запасный аэродром.

Лед тут был неровный, в торосах. Поле будущего аэродрома представляло собой хаотическое нагромождение масс льда.

В течение нескольких дней мы ровняли новый аэродром. В результате в бухте Теплиц был создан запасный аэродром.

Работали мы в то время по двенадцать — четырнадцать часов в сутки.

Особенно отличались наши механики, водители тракторов. Наилучшие образцы работы показал водитель Мартынов.

В конце марта мы были уже полностью готовы к приему полюсной экспедиции.

Для того чтобы обеспечить экспедицию возможно лучшими бытовыми условиями, мы решили предоставить им все наши жилые комнаты, к тому времени превращенные в уютные, даже комфортабельные помещения, а самим перебраться в столярную мастерскую, где мы устроили для себя жилье. Все, за исключением радистов, метеоролога и врача, оставшихся в своих комнатах, перебрались в новое жилище.

Повар приготовил для гостей большое количество пельменей, окороков, холодца, тортов.

Как-то вечером за ужином Васе Латыгину пришла в голову такая идея: застрелить медведя, заморозить его и поставить возле дверей нашего жилого дома с хлебом и солью, как бы встречающего гостей. На следующий день мы пошли на охоту. Болдину посчастливилось убить медведицу и взять живьем двух маленьких медвежат. Очень забавные, похожие на котят медвежата впоследствии развлекали экспедицию.

Зимовщики острова Рудольфа радостно и горячо встретили участников полюсной экспедиции.

Экспедиция пробыла на острове Рудольфа больше месяца, и все это время наш коллектив работал дружно и сплоченно.

Мы были горды тем, что на восемьдесят втором градусе северной широты выстроили отличную авиабазу и обеспечили участникам экспедиции все условия для работы и отдыха.

25 мая с острова Рудольфа ушел на север последний самолет. Основная задача нашей зимовки была выполнена.

Спустя два дня после отлета экспедиции с острова Рудольфа в обратный путь нами была получена телеграмма из Москвы, в которой сообщалось, что в ближайшие дни, как только позволит погода, самолет под руководством В. П. Чкалова полетит в Америку. Нам предлагалось приготовиться к обслуживанию этого перелета.

Через несколько дней мы получили подробную инструкцию. Нашему самому северному острову Советского Союза поручалась часть работы по обслуживанию перелета.

На острове создавался контрольный пункт. Нам нужно было в разных местах острова расставить посты, которые зарегистрировали бы полет самолета Чкалова над нами.

На всякий случай следовало иметь наготове и аэродром. Впрочем, эта часть работы заняла немного времени. Аэродром был в порядке, дежурные самолеты тоже находились в полной готовности на случай, если бы потребовалась помощь.

Как всегда, очень напряженной была работа радистов.

Обслуживал полет беспрерывно в течение двух суток весь коллектив радистов.

У маяка дежурил Бобков, за передатчиками следил Кузнецов, на передающем пункте работали Стромилов и Богданов. Им не удалось даже сменить друг друга, потому что приходилось одновременно следить за полетом самолета и работать с островом Диксона. Работа осложнялась еще тем, что необходимо было одновременно держать связь с Кренкелем, передававшим сводки погоды с дрейфующей льдины.

Работа Стромилова и Богданова была настолько напряженной, что Василий Васильевич Курбатов вынужден был кормить их в радиорубке.

Но больше всего досталось Каменецкому. Еще задолго до полета были введены экваторные метеосводки.[1] Их приходилось давать через каждые три часа. Каменецкий не мог их передоверить обычно помогавшему ему доктору Новодережкину и все метеонаблюдения производил сам. Перед началом полета были введены ежечасные сводки. Если раньше Каменецкий успевал между наблюдениями послать час-другой, то тут уже о сне совсем не приходилось думать. Примерно в течение четырех суток Каменецкому только несколько раз удавалось вздремнуть на несколько минут.

Погода стояла очень плохая. Туман был настолько густ, а самолет Чкалова летел на такой большой высоте, что ни видеть, ни слышать его мы не могли. Но на полюсе папанинцы слышали шум моторов самолета Чкалова.

Через несколько дней состоялся перелет Громова. Мы были очень довольны тем, что отчетливо слышали шум моторов пролетавшего над нами самолета.

Обслуживание самолета Леваневского вновь потребовало напряженной работы радистов. Когда с самолетом Леваневского прекратилась связь, мы сильно встревожились. Радисты, урывая час-два для сна, сутками сидели за приемниками, выжидая, не появится ли в эфире Леваневский.

Близился конец второго года нашей зимовки. Хотя мы все и очень привыкли к нашей станции, любили ее и заботились о ней, однако с удовольствием подумывали о скором возвращении на Большую Землю. Всем хотелось посмотреть на те перемены, которые произошли в стране за эти два года. Уже началась навигация, а о смене нам ничего не сообщали.

---

[1] Подробнее об экваторных метеосводках см. в статье М. М. Каменецкого „Карта погоды" во втором разделе этой книги.

В конце мая ледокол «Ермак» дошел до бухты Тихой, обколол лед вокруг зимовавших там «Русанова», «Пролетария» и «Рошаля» и вместе с ними направился на юг. Из бухты Тихой по радио передали, что на «Ермаке» имеются письма и для нас, но доставить их не удалось из-за плохой ледовой обстановки. Ермаковцы так и не могли сообщить, когда предполагается приход к нам ледокола и новой смены.

Прошли июнь и июль. Каждое утро зимовщики направлялись к берегу посмотреть, в каком состоянии лед, но возвращались недовольными: вокруг станции упорно держался девяти-десятибалльный лед.

Внимание всех стал привлекать флюгер на метеоплощадке. Малейший поворот флюгера, говоривший о восточном ветре, становился новостью, которая сообщалась сразу всем зимовщикам. Однако восточный ветер был настолько слаб, что совершенно не влиял на состояние льда.

Зимовщики начали поговаривать о третьей зимовке. Об этом чаще всего говорилось в шутку, чтобы подразнить того, кто особенно часто подумывал о возвращении домой. В конце июля, посоветовавшись с некоторыми товарищами, я предложил намеренно почаще говорить о третьем годе зимовки, чтобы заранее к ней подготовить людей. Нельзя было забывать, что большинство кораблей было заморожено во льду и выделить специальный пароход для посылки за нами было бы очень тяжело.

Начали понемногу подсчитывать свои запасы и экономить те продукты, которых у нас было мало. В общем картина складывалась довольно удовлетворительная. Плохо получалось только с солью, оставалось ее у нас килограммов десять, и на зимовке уже довольно живо обсуждался вопрос о добывании соли из морской воды.

В конце июля самой злободневной темой разговоров были всякого рода проекты о третьем годе зимовки. Понемногу все стали привыкать к мысли, что придется остаться на третий год, но в то же время тщательно готовились к передаче станции новой смене. Под этим лозунгом шло соцсоревнование в течение июля и августа. Станция была приведена в полный порядок: капитально отремонтировали тракторы и вездеходы, смонтировали новую аккумуляторную батарею, заново покрасили комнаты.

Весь мусор, скопившийся невдалеке от станции, был собран и на тракторах и вездеходах отвезен далеко к морю.

В первых числах августа станция выглядела как новая. Однако сведений о смене все не было. Частным порядком

нашим радистам удалось узнать, что никаких свободных ледоколов сейчас нет и смены ожидать не приходится.

В середине же августа неожиданно пришло сообщение о том, что к нам направляется ледокольный пароход «Русанов». Мы знали, что пароход был изрядно потрепан в тяжелом плавании и решиться итти на нем к острову Рудольфа мог не всякий капитан.

Как потом выяснилось, И. Д. Папанин, опасаясь, что нас не сменят в 1938 году, вызвал к себе в Москву бывшего старшего помощника капитана этого парохода Николая Николаевича Иванова, назначил его капитаном «Русанова» и предложил совершить рейс на Землю Франца-Иосифа.

Иванов охотно взялся выполнить поручение, беря на себя весь риск похода. Нужно сказать, что справился он с этой задачей блестяще: в конце августа 1938 года пароход «Русанов» снова остановился у острова Рудольфа.

И вот мы возвращаемся на Большую Землю. Все дальше и дальше остров Рудольфа.

Преодолевая льды, идет «Русанов» между островами Земли Франца-Иосифа.

Кто только ни побывал тут! Сколько трагедий видела эта Земля!

И вспомнились мне далекие эпизоды прошлого...

Было это давно — в начале семидесятых годов прошлого столетия. Известный русский революционер, географ и путешественник Петр Алексеевич Кропоткин в докладе, прочитанном им в Русском Географическом обществе, предлагал организовать экспедицию для исследования русских северных морей.

Кропоткин был уверен, что одна группа островов Шпицбергена не могла бы удерживать огромные массы полярных льдов, занимающих пространство между Шпицбергеном и Новой Землей. «Это обстоятельство, — писал он, — и относительно легкое плавание к Шпицбергену дают право думать, что между ними находится неизвестная земля. Эта земля и удерживает собой плавучие льды. Если бы не она, так окраины европейского Севера представляли бы собой европейскую пустыню».

Кропоткину страстно хотелось, чтобы честь открытия этой земли принадлежала русским ученым.

Он знал, что путешествие в столь отдаленные края требует мужества и героизма, но «горе тому народу, — писал он почти угрожающе, — который в эпохи, когда по ходу его ис-

тории гражданский героизм становится редкостью, не имеет своих героев на другом, всегда открытом поприще, поприще науки».

Увы! И поприще науки в те мрачные годы не было открыто для героизма.

Хотя Географическое общество признало необходимым организовать арктическую экспедицию, для которой предполагалось нанять норвежскую шхуну, но «ввиду невозможности снарядить такую экспедицию на собственные средства или на средства ученых обществ» было решено «ходатайствовать перед правительством о снаряжении такой экспедиции».

Царское же министерство финансов заявило, что оно не может отпустить необходимых для организации экспедиции 30—40 тысяч рублей...

Не суждено было Кропоткину увидеть землю, открытую им заочно. И только два года спустя она была открыта лейтенантами австрийского флота Юлиусом Пайером и Карлом Вейпрехтом. Открыта эта земля была случайно, благодаря тому, что паровое судно их экспедиции «Тегеттгоф» зажало льдами около Новой Земли. Уже год дрейфовало это судно. И вот 30 августа около полудня путешественники увидели очертания скал. «А через несколько минут, — пишет Юлиус Пайер в своих воспоминаниях, — перед нашими глазами во всем блеске развернулась панорама горной страны, сверкающей своими ледниками. В первое время мы стояли, точно парализованные, и не верили в реальность открывшейся перед нами картины. Затем, осознав наше счастье, мы разразились бурными криками: Земля, земля!»

Так земля, открыть которую Кропоткину помешала косность царского правительства, была открыта австрийцами. Названа она была Землею Франца-Иосифа.

Долго странствовали австрийцы по этому суровому архипелагу, пока добрались до самой северной его окраины — до острова Рудольфа.

Они встретили на этом острове огромные птичьи базары.

Берега были крутые, высокие, скалистые.

Остров Рудольфа был предельным географическим пунктом, достигнутым Пайером. Здесь в щели утеса он оставил письмо, свидетельствующее о пребывании его на острове.

Покидая остров Рудольфа, Юлиус Пайер писал:

«Годы пройдут, а эти негостеприимные берега останутся все теми же... Только морские птицы совершают свои бесконечные полеты к скалам и обратно к воде. Дикие берега острова омываются водой, несущей неисчислимые полчища

льдин и ледяных полей, подчиненных одной лишь воле ветра. В течение короткого лета в растрескавшиеся береговые утесы ударяет прибой, волна с рыданием разбивается о камни, но некому услышать ее жалобу. Тысячелетние глетчеры сползают с гор, ломаются и оставляют куски своего холодного тела в морской пучине. Горы этой страны холода и зимы лишены растительности, они стареют и распадаются, а склоны их, усеянные каменными обломками, кажутся покрытыми костями мертвецов. Мы повернулись спиной к этому пустынному миру. Мы устремились домой, к судну, но не знали, где оно».

С волнением читаешь эти строки.

В самом деле, Юлиус Пайер был уверен, что годы пройдут, а эти негостеприимные берега останутся все теми же...

Но годы прошли, и на острове Рудольфа вырос целый рабочий поселок.

Иные чувства были у нас, когда мы покидали этот «пустынный мир».

Мы оставляли на острове Рудольфа два жилых дома, аэродром, столярную мастерскую, баню, гараж на три машины, скотный двор, большую механическую мастерскую, радиостанцию, оборудованную по последнему слову техники. Два трактора и два вездехода служили нам на острове верно и бесперебойно. Склады (вещевой, продуктовый и технический), самое различное оборудование, запас продовольствия — все это оставалось на острове Рудольфа к моменту нашего отъезда.

Мы возвращались с острова Рудольфа сплоченным коллективом. Большая Земля встретила нас радостно и горячо.

Нас часто спрашивали, как за такой короткий срок маленькому коллективу удалось в столь трудных условиях построить авиабазу, создать нормальные условия для жизни, принять и отправить с острова важнейшую экспедицию.

Я могу ответить на этот вопрос только так: успех наш решили люди, воспитанные нашей великой родиной, сплотившей их в дружную семью. Никогда и нигде не отступали мы перед трудностями, ибо знали, что за нами следит вся наша страна, весь наш свободный, могучий народ. Все, что мы делали, мы делали с гордым сознанием, что только советские люди могут в наше время организованно и вдохновенно двигать вперед изучение Арктики.

☆

В. С. СТОРОЖКО
Старший механик,
орденоносец

РАССКАЗЫ ПОЛЯРНИКА

День на зимовке

Начало февраля 1937 года.

В обычный день раньше всех на зимовке подымается метеоролог Миша Каменецкий. Фыркая и отдуваясь, он быстро умывается и, захватив вахтенный журнал, бежит на метеоплощадку. Составив метеосводку, он будит дежурного радиотехника и несется на кухню. Там, тихонько напевая, дядя Вася[1] растапливает печь и готовит завтрак.

Происходит обычный разговор:

— Дай чего-нибудь вкусного! — просит Миша и забирается в кладовку.

— Изыде, ненасытная утроба, еще рано. Сейчас кофе заварю. Вот крокодил на мою голову! Выметайся из кладовой!

Начинается возня.

Дядя Федя,[2] проснувшись, заглядывает на кухню.

— Опять возитесь, домовые! Вот возьму кочергу, я вам...

Появляется Сенчуков с ведром. Он пришел из другого дома за водой для умывальника.

Возня не утихает.

Если начальник не просыпается от этой кутерьмы (его комната рядом с кухней) и не посылает Мишу «досыпать», Каменецкий просовывает голову в мою комнату и шопотом, от которого даже спящие в соседнем доме могут проснуться, спрашивает:

— Витя, ты спишь?

Получив отрицательный ответ, Каменецкий отправляется к своим соседям и пытается узнать, спят они или нет.

Он — единственный метеоролог на зимовке, и ему приходится спать в промежутках между наблюдениями в твердо установленные сроки, не более пяти часов подряд. Когда у нас начинается подъем (8½), Миша укладывается «досыпать». Вот почему все и «терпят» его внеурочное пробуждение.

Обычно к 9 часам подымаются все строители. Не-

[1] В. Д. Пурманцев.
[2] Ф. Н. Зуев.

сколько позже, отработав свой срок с Диксоном, приходят радисты.

За завтраком радисты сообщают новости с Большой Земли, полученные во время утренних сроков.

Последним появляется Мартынов. Он с раннего утра возится на морозе с трактором и перед завтраком любит отогреться в теплой постели.

В 10 часов начинается рабочий день.

Плотники идут в столярную мастерскую. Они готовят оборудование для аэродрома; идет поделка лесенок-стремянок, станков для альвеерных насосов.

Здесь же делаются фундаментальная рама для компрессора, который механики собираются соединить ременной передачей с мотором «ГАЗ», деревянные лопаты и многое другое.

План работ, намеченный начальником станции и обсужденный на производственном собрании, висит тут же на стене. Столярная мастерская соревнуется с механической.

Бригадир строителей Зуев отмечает крестиком выполненные объекты. Он доволен. Крестиков уже много. Дружная и налаженная работа «столярки» спорится. Высококвалифицированные мастера Зуев и Лебедев отлично выполняют задания, подтягивают и остальных рабочих — строителей Кудрявцева и Крутикова.

Сенчуков, печник по профессии, также помогает плотникам в заготовке материалов. Он строго следит за исправностью всех топок и дымоходов. Опасность пожара на зимовке предотвращается главным образом исправностью всех отопительных устройств. Сенчуков — отличный мастер своего дела. Он складывает замечательные печи. При минимальной затрате топлива они быстро нагреваются и хорошо держат тепло. Помимо всего прочего он занят малярным делом. Наше помещение отделано внутри вагонкой, а каждый хочет окрасить комнату по своему вкусу.

В столярной мастерской тепло.

Приятно сидеть у печки, когда за стеной воет пурга.

Сюда собираются «заказчики», норовя протащить свою работу вне очереди.

Это удается пока что только Каменецкому. Чтобы «наука не страдала» (крылатое словечко, брошенное Папаниным еще в бухте Тихой в 1932 году), ему Лебедев вне очереди делает полочки для приборов.

Здесь же Сенчуков на листе фанеры демонстрирует различные соединения красок.

Заказчики привередливы. Кое-кто мечтает на следующий

год привезти на зимовку жену, вот поэтому и трудно сделать выбор красок.

В ходу была голубая краска. Однако радисты размалевали свою комнату в светлорозовые тона с панелью, и теперь большинству вслед за радистами также нравятся розовые краски.

Посмотрим, что делается у механиков.

Покидаем теплую столярку с неохотой. Выходим на улицу и, воюя с пургой, карабкаемся по громадному сугробу к гаражу.

Вход в гараж замело.

Вместо двери здесь висит огромный прочный брезент. Мы съезжаем по сугробу вниз. Ныряем под брезент.

В гараже темно.

Впотьмах можно наткнуться на трактор. Осторожнее! Здесь стоят два мощных «сталинца» ЧТЗ.

Пробираемся в мастерскую. Весело стучит моторчик динамо, дающий свет и тепло.

У нас маленькая батарея аккумуляторов, приходится подолгу «гонять мотор» для зарядки.

Мастерская сплошь обита листовым железом. Направо стоит «Комсомолец» — универсальный станок, гордость мастерской. На нем работает Латыгин — авиатехник. Он готовит детали к сцеплению компрессора с мотором.

Компрессор стоит в углу. Около него возятся базовый механик Мельников и авиаинженер Ходеев.

Мартынов занят разборкой запасных частей к тракторам и вездеходам. У него в кладовой удивительный порядок: все детали смазаны вазелином и разложены по полкам, словно в витрине хорошего магазина.

Воинов занят осмотром вездеходов. Во время выгрузки у них износились гусеницы. Приходится менять замки соединения и укорачивать ленту гусеницы.

На полу стоят насосы альвеера. Они подверглись тщательному осмотру и регулированию и теперь устанавливаются на козлы. Насосам предстоит большая работа на аэродроме. С их помощью производится перекачка бензина из бочек в баки самолетов. От их исправности зависит быстрейшая подготовка самолета к полету.

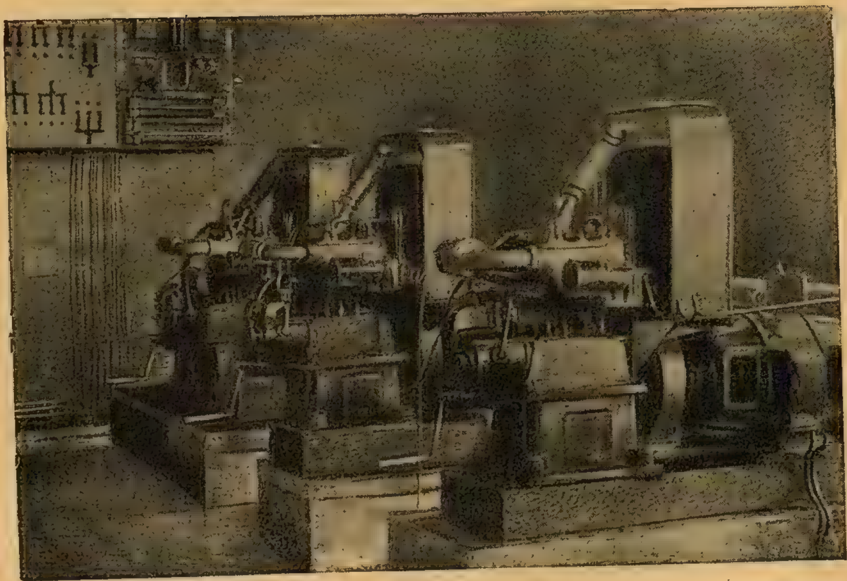
Здесь же лежат шланги и соединения к ним, наконечники и другие предметы оборудования будущего аэродрома, изготовленные в нашей мастерской.

Мастерская хорошо снабжена инструментами, не говоря

Разгрузка «Русанова»

Постройка моста

Перевозка горючего



Силовая станция

им. Н. А.

уже об отличном универсальном станке. Имеются оборудование для ацетиленовой сварки и небольшая кузница.

Механики уже закончили осмотр и ремонт тракторов. Тракторам вскоре предстоит большая работа по переброске бензина, стройматериалов, небольшого домика и другого оборудования аэродрома на ледяной купол острова Рудольфа, в трех километрах от станции.

Пурга разыгралась не на шутку. Сквозь маленькие щелки между двойным рядом досок с толевой прокладкой ветер ухитряется надуть мельчайшую снежную пыль на тракторные детали в кладовой.

Мартынов воюет с ветром, затыкая паклей все подозрительные щели, оберегая свое имущество от порчи.

Нам предстоит еще путешествие в радиорубку. Радиостанция с радиомаяком отнесены от зимовки метров за двести. Попутный ветер дует нам в спину, и мы быстро добираемся к полю радиомаяка, обставленному тридцатью двумя высокими столбами.

В центре круглого поля стоит высокая мачта; от нее шатром во все стороны расходятся лучи антенн радиомаяка, образуя огромный зонт.

В тихую погоду покрытое инеем антенное поле представляет красивое зрелище. Слышен свист ветра в антеннах — это не предвещает ничего хорошего. Обычно во время пурги антенны обрываются и перепутываются.

У входа в радиорубку мы встречаемся с Бобковым — радиотехником маяка. Он уже несколько раз выбегал на улицу, осматривал антенны и закреплял оборвавшуюся проволоку. Он — самый молодой в нашем коллективе и впервые зимует в Арктике. Монтаж радиомаяка — его первая самостоятельная работа, поэтому он так ревностно и заботливо относится к ней.

Небольшой домик радиостанции до половины занесен снегом. Здесь помещаются передатчик радиомаяка и машинная. В теплой пристройке расположена аккумуляторная батарея.

Приемно-передающий пункт вынесен отсюда в жилой дом и связан с радиостанцией телефоном и несколькими парами проводов, идущих к реле.

Это устройство придумано Богдановым. Осуществлено оно всем коллективом рации. Благодаря дуплексному методу работы наша радиостанция не знает перебоев.

Сейчас весь коллектив рации в сборе. Обсуждается вопрос о непосредственной связи с Москвой.

Мы уже освоили линии связи с Диксоном и Амдермой и, готовясь к обслуживанию полюсной воздушной экспедиции, стараемся выполнить новое задание. Радисты стремятся подобрать наивыгоднейший режим работы передатчиков.

На полу и на столах лежат лампы, провода. Здесь же — изоляторы новой антенны, которую будут поднимать на мачту после пурги.

В машинной готовится к установке четвертый резервный аггрегат.

С Москвой приходится работать на полной мощности, поэтому нужно иметь резерв на всякий случай. Мотор промыт, осмотрен после транспортировки и без капризов, легко и быстро запускается.

Хорошо себя чувствуешь в теплом и чистеньком помещении радиостанции. Время близится к обеду. Нам предстоит обратное путешествие в кают-компанию, но уже при злобствующем встречном ветре.

Ветер дует в лицо. Мы сбиваемся с пути. Попадаем в баню. Сворачиваем в сторону и, ориентируясь по постройкам, доходим до нашего главного дома. Стучим сапогами, снимаем одежду на просушку и идем в кают-компанию.

Курбатов и Пурманцев уже все приготовили к обеду. Аккуратно нарезан хлеб, подан салат, в маленьких фарфоровых чашечках различные специи: перец, соль, горчица.

Ровно в три часа подают первое блюдо. Обед проходит весело.

После обеда зимовщики снова идут на работу. Скоро прибудет экспедиция, и нужно спешно закончить последние приготовления.

В 8 часов ужин. После ужина — часы отдыха.

Близится столетие со дня рождения Пушкина, и врач Новодержкин читает группе зимовщиков поэму «Медный всадник».

Потом в кают-компании остается одна редколлегия готовить специальный пушкинский номер стенной газеты. Латыгин правит материал, я разрисовываю заголовок, а Воинов одним пальцем стучит на машинке. Зуев отбирает фотографии. Передовую для этого номера пишет Либин. Статью о Пушкине — Латыгин; он же вместе с Бобковым пишет стихи, посвященные Пушкину. В этот же номер включаются

статья Ходеева о Николае Островском и ряд заметок о жизни зимовки. Готовится стихотворный фельетон дяди Биляя и несколько карикатур «Проекты наших изобретателей».

Зимовщики часто заглядывают в кают-компанию посмотреть, как идет работа над очередным номером газеты.

Поздно вечером газета вывешивается в кают-компании.

Мартынов обижен. Его статья за недостатком места перенесена в следующий номер газеты.

11 часов 30 минут. Пурга злобствует все больше. Все же одеваемся и направляемся в радиорубку послушать последние известия по радио.

Вот и родная Москва!

С радостью слушаем мы счастливые вести об успешном выполнении плана второй пятилетки; тревожно бьются сердца, когда диктор сообщает нам вести об Испании. Мы восторгаемся мужеством республиканцев. Каждый из нас готов помочь им в неравной, но упорной борьбе.

12 часов ночи. Либин вежливо намекает: «Не пора ли на боковую, ребятки?»

После трудового дня все спят глубоким, здоровым сном. Не спят лишь дежурные радиотехники.

Ночью Каменецкий передает им очередную сводку погоды.

Как я стал полярником

Сейчас мне кажется, что иначе в жизни моей и не могло быть. Но вот в 1929 году, когда я поступил в Ленинградскую лесную академию, я и не подозревал, что жизнь моя будет посвящена Арктике.

Случилось это довольно неожиданно и для меня, и для Либина, который учился вместе со мной. Нам обоим профессор Оболенский предложил принять участие в проведении Второго международного полярного года. Мы согласились.

Нам предоставили отпуск, и мы поступили на курсы по подготовке научных работников для Арктики. Курсы эти были организованы при Геофизической обсерватории.

Здесь произошло наше знакомство с Евгением Федоровым. Вскоре нас троих за отличную учебу премировали командировкой на лучшую полярную станцию, в бухту Тихую.

Я был назначен помощником Федорова, который получил квалификацию магнитолога.

С начальником полярной станции бухты Тихой Иваном Дмитриевичем Папаниным мы познакомились в Арктическом институте. Он произвел на нас впечатление энергичного, жизнерадостного человека. В первый же день нашего знакомства мне стало ясно: с ним не пропадешь!

Вернулся я с зимовки в бухте Тихой в сентябре 1933 года.

На этой первой моей зимовке я настолько освоился с работой, что мог уже вести ее самостоятельно. Федоров часто оставлял меня одного, а сам отправлялся в различные научные экспедиции.

Коллектив бухты Тихой вернулся на Большую Землю дружным и сплоченным. Результаты нашей работы оказались весьма ценными. Обработав наши материалы, мы сдали их в Арктический институт. Неутомимый Папанин подумывал уже о новой экспедиции. Вскоре он был назначен начальником строительства полярной станции на мысе Челюскина.

Поехали мы туда летом 1934 года. Состав экспедиции почти не изменился. Но были и новички: Курбатов, Лебедев и другие.

Около полугода проработал я там в качестве механика полярной станции, а потом был назначен помощником Федорова. Вместе с ним я участвовал в интереснейших экспедициях. Мы ходили на Северную Землю, потом и к Таймырскому озеру. Об этой экспедиции можно было бы написать целую книгу.

Я крепко полюбил Арктику, и теперь уже мне не казалось случайностью мое участие в полярных экспедициях.

Приехал я в Ленинград в августе 1935 года и поступил в университет. Уже в феврале 1936 года появились слухи о подготовке Папаниным какой-то совершенно небывалой экспедиции.

Это была экспедиция на Северный полюс. Наш коллектив полярников должен был построить для нее авиабазу на острове Рудольфа.

Работа эта нас захватила.

10 мая я прибыл в Архангельск. Принимал грузы; наблюдал за строительством домов, которые потом в разобранном виде были отправлены на остров Рудольфа.

В начале августа в Архангельск приехали и остальные участники экспедиции, а 16 августа на ледокольном пароходе «Русанов» мы отплыли к острову Рудольфа. Вместе с нами был и Иван Дмитриевич Папанин.

Горячие денечки

К острову Рудольфа мы подошли 10 сентября. 12 сентября начали выгрузку.

Несмотря на все старания капитана Бурке, «Русанову» не удалось подойти близко к берегу.

Папанин собрал команду, все вооружились кирками, пешнями, лопатами и начали крошить торосы, готовя дорогу тракторам.

На пароходе стало шумно. Сперва выгружали палубный груз, освобождая доступ к трюмам. У носового трюма возились механики, подготовляя к спуску на лед огромные девятитонные тракторы «ЧТЗ».

— Полундра!..

Из самых больших бревен плотники строили настилы для спуска тракторов. Толстых досок не оказалось под рукой: они были в трюмах.

Николай Мартынов, опытный тракторист, уже побывавший в Арктике, довольно недружелюбно поглядывал на большое сооружение из бревен, по которому ему предстояло спускать тракторы на лед. Однако медлить было нельзя.

Трактор потихоньку вползает на приготовленную ему дорожку из четырех бревен. Огромная машина, скользнув по мокрым бревнам, быстро катится по настилу вниз. Растеряйся Николай в эту минуту, и трактор неизбежно свалился бы в воду. Но хладнокровный тракторист во-время успевает затормозить, и машина, лязгнув гусеницами, спокойно идет по льду.

Навстречу несется Папанин.

— А, вот и хорошо! Давай, браточки, сани сюда... Грузи бревна и доски. Там нужно стлать мосты. Живей снимайте вездеходы и освобождайте трюмы. Дорожная бригада, ехать живее! Остальные на берег, готовьте мост!

Этот неутомимый человек везде поспевал, все видел и своей жизнерадостностью воодушевлял всех.

Люди с большим подъемом начали выгрузку, и вскоре первый трактор, пыхтя, уже карабкался по крутому леднику острова Рудольфа, таща за собой огромные сани со строительными материалами.

К вечеру 12 сентября на острове были положены нижние венцы двух жилых домов. Стройка началась.

Выгрузка не прекращалась ни на минуту. Вскоре ледниковый берег у мыса Столбового покрылся ровными рядами бочек с горючим, ящиков с продуктами и оборудованием. Здесь

же были сооружены громадные угольники (ящики), куда бережно ссыпали сотни тонн угля.

Не обошлось и без происшествий. Для ускорения подачи стройматериалов решили к трактору прицепить двое саней.

Славный «сталинец» отлично справился с двойной нагрузкой, но на мосту у берега случился конфуз: передние сани уперлись в торец моста, и трактор, содрав гусеницами весь настил, повис над трещиной. Вездесущий Папанин как из воды вынырнул. Распушил водителей, схватил толстую доску и кинулся спасать трактор. Вскоре трактор благополучно перебрался через мост.

Затем при помощи длинного троса были перетащены на берег и сани.

Два вездехода «НАТИ» не оправдали наших надежд. Ни один из них не мог взобраться по довольно крутому склону ледника. Колеса в резиновых гусеницах буксовали: слишком плохое было сцепление. Пришлось их использовать на ледяном поле между кораблем и берегом, где эти полуторатонные грузовики работали отлично.

Выгрузка шла дружно и без особых задержек.

Под временное жилье мы приспособили домик и склад первой советской зимовки, находившиеся в консервации с 1933 года. В крохотных помещениях разместилось около шестидесяти человек.

Повару пришлось устроить очаг прямо на камнях, но даже в таких первобытных условиях мы всегда и во-время получали вкусную горячую пищу. Курбатов с Пурманцевым отлично справлялись с работой. Сменяясь ли с вахты, идя ли на работу, мы всегда в большой штабной палатке получали горячую пищу и свежий хлеб.

Через шесть дней пароход был освобожден от грузов и направился в бухту Тихую за грузом второй очереди, подвезенным к тому времени пароходом «Герцен».

На строительной площадке кипела работа, изредка прерываемая взрывами. При помощи аммонала убирались ненужные камни и готовились котлованы для установки радиомачт.

Ко второму приходу «Русанова» главные станционные постройки вчерне были закончены. Баню поставили на полозья, и она впоследствии перекочевала на окраину нашего, теперь уже разросшегося поселка. Неугомонный Папанин нашел применение круглому лесу, завезенному для технических надобностей, и велел строителям срубить просторный скотный

двор. Этому «сверхплановому» помещению мог позавидовать любой колхоз — здесь были размещены привезенный «Русановым» рогатый скот и полтора десятка свиней.

Прошло всего восемь дней, и вот мы уже в новых просторных домах. Правда, эти дома еще требовали достройки и отделки, но зато уже были сложены печи, возле которых можно было обсушиться и обогреться.

К концу сентября температура стала быстро падать, начались снегопады, а за ними и зимние штормы. Нужно было отпускать пароход на юг, и мы спешили окончить строительство и убрать все грузы.

28 сентября на горизонте с северной стороны показались ледяные поля.

Тревожным гудком капитан сзывал на пароход команду, помогавшую нам на строительстве. Огромным ледяным полем «Русанов» был зажат в припае, и лишь после упорной борьбы, израсходовав не только свой, но даже и часть нашего аммонала, он вырвался из ледяных тисков.

«Русанов» ушел без традиционных «арктических» проводов с прощаньем, салютом и прочим. Вырвавшись из небольшой полыньи и разбивая перемычки пакового льда, он, дымя, поспешно уходил на юг. Задерживаться здесь, в столь позднее время, под угрозой надвигающихся с севера ледяных полей, было крайне опасно.

Сделано еще не все

К моменту ухода «Русанова» станция была готова только вчерне.

Не все постройки имели окна, многие двери были не навешены, не были поставлены и перегородки, не было и потолков, коридоров, тамбуров. У радиорубки лежала неподнятая радиомачта. Многие грузы лежали в штабелях под брезентом.

Работы предстояло очень много.

Приближалась полярная ночь.

На следующий же день после ухода «Русанова» весь коллектив собрался в столовой. Каждый из нас знал, что лишь ценою огромного напряжения можно добиться победы. Поэтому немногословен был доклад начальника, обрисовавшего состояние зимовки и ближайшие задачи коллектива.

Немногословными были и выступления зимовщиков, вносивших добавления к докладу. Нужно было браться за работу дружно, не медля ни минуты!

На этом собрании были избраны профорг и редколлегия стенгазеты.

Название стенгазеты обсуждалось несколько дней. Решили мы назвать свою стенгазету «Широта 82°». Остров Рудольфа действительно был самым северным форпостом нашей родины и находился на восемьдесят второй параллели.

После собрания коллектив по-большевистски принялся за работу. С необычайной энергией прошли первоочередные авральные работы, требовавшие участия всего коллектива: подъем радиомачт, устройство анкерных креплений, наружных сетей радиостанции, освобождение территории станции от строительных материалов, переноска грузов в склады.

Особенно трудной оказалась работа по устройству креплений. Грунт острова не позволял выкапывать сколько-нибудь глубоких ям для креплений. Сплошная твердая скала туго поддавалась аммоналу. Пришлось искать выхода из затруднительного положения.

Вскоре мы нашли его. Подорвав при помощи аммонала скалу, мы получили громадные каменные глыбы, которые тракторами «ЧТЗ» перетащили для устройства анкерных креплений всех трех мачт.

С уходом «Русанова» приходилось заняться вопросом о связи с внешним миром, со своей страной. Быстро отыскали ящики с рейдовым передатчиком, приемниками и другими необходимыми принадлежностями. Вскоре в рубке застучал маленький моторчик. Временная радиоустановка работала отлично — быстро наладили мы связь с уходящим «Русановым».

Только теперь начали приходить с «Русанова» прощальные телеграммы и пожелания. Папанин шутил, но не забывал напомнить нам о том, что станция должна в феврале включиться в работу полностью.

— Будьте спокойны — не подкачаем! — отвечали мы.

Для нас наступили горячие, напряженные дни. Работа ведь только начиналась. Погода подстегивала нас, занося снежком наши грузы. Там гвозди замело, там топор, лопату. Приходилось работать осмотрительно, показывая пример новичкам.

До наступления полярной ночи оставались считанные дни.

Мы торопились закончить все наружные работы к началу полярной ночи. Приходилось производить основные работы в наиболее светлые часы. В это время наш рабочий день продолжался от 12 до 16 часов.

Комсомольцы радиорубки явились застрельщиками социа-

листического соревнования. Вызов рубки был подхвачен бригадами строителей и механиков.

В соревнование включились цех питания, и «хозчасть», и врач, и завхоз, и наш каюр Саша Болдин. У последнего было огромное и прожорливое хозяйство — три десятка собак, коровы и штук пятнадцать свиней.

В дальнейшем соревнование привилось у нас. Под знаменем соцсоревнования проводилась вся наша работа по созданию авиабазы для обслуживания полюсной экспедиции. В соревновании выросли у нас подлинные стахановцы, четко и быстро выполнявшие любую порученную работу.

Первые договоры соцсоревнования на зимовке были посвящены XIX годовщине Октября. Радиорубка обязалась установить к 7 ноября надежную радиосвязь с соседями, с Большой Землей, разобрать всю аппаратуру и подготовиться к монтажу основного оборудования. Механики должны были установить токарный универсальный станок, зарядный агрегат, провести осмотр и необходимый ремонт тракторов и вездеходов.

Очень большой объем работ был у бригады строителей. Баня, гараж, склады были еще не закончены. Нужно было отделать помещения внутри — без этого невозможно было начинать монтаж радиостанции и механической мастерской.

Бригада строителей — цех беспартийных большевиков — показала действительно стахановские образцы труда.

Единственный научный работник станции — метеоролог Каменецкий — торопился с оборудованием метеоплощадки и установкой приборов. Станция должна была включиться в общую метеорологическую сеть Союза.

Соревнуясь друг с другом в работе, помогая друг другу на трудных участках, весь коллектив подошел к XIX годовщине Великой Октябрьской социалистической революции с большим перевыполнением заданий.

К 27 октября мы установили регулярную радиосвязь с бухтой Тихой, мысом Желания и другими станциями.

1 ноября метеостанция послала в Москву первую сводку погоды.

В ночь с 5 на 6 ноября коллектив провел основательную уборку помещений. Все мы впервые помылись в своей бане.

Стены кают-компании украсились лозунгами и первым номером стенной газеты.

Работники кухни приложили все старания к тому, чтобы наш стол соответствовал великому празднику.

Октябрьскую годовщину мы праздновали вместе со всей

страной. В этот день мы слушали передачу из Москвы, Красную площадь. Руководство Главсевморпути прислало телеграмму. Оно поздравляло коллектив со включением станции в работу.

Полярной ночью

Наступала почти четырехмесячная полярная ночь.

Начало полярной ночи ознаменовалось жестоким штормом, наделавшим нам немало хлопот. Был полностью разрушен склад технического оборудования; в результате — непредвиденный аврал.

Особенно досталось строителям. Температура упала до —27° С. Пришлось установить прожекторы и при такой «иллюминации» восстанавливать разрушенный склад.

В полярную ночь мы построили столярную мастерскую, сыгравшую впоследствии, при обслуживании экспедиций, роль резервной жилплощади.

Основная же работа в полярную ночь заключалась в проведении монтажа радиоаппаратуры и других установок станции. Кроме того, нужно было отделать помещения внутри, чтобы они были действительно похожи на жилье советских полярников.

Работа шла напряженно. После ужина, в то время, когда зимовщики могли отдыхать, в комнатах стучали топорами плотники, в рубку уходили радисты, подгоняли работу механики.

Все были охвачены тревогой за порученное дело.

Станция должна быть готова к сроку!

Иногда вечера заполнялись беседами, лекциями врача, занятиями кружка политграмоты.

Вечер 25 ноября был свободным от всяких работ. Зимовщики собрались в кают-компании у репродуктора.

Шел Чрезвычайный VIII Съезд Советов. Мы вместе со всей страной слушали доклад творца Конституции победившего социализма, любимого товарища Сталина.

Раскопки остатков американской экспедиции Фиала

После напряженной работы по обслуживанию полюсной экспедиции и перелетов в США мы решили заняться осмотром старого заледеневшего зимовья американской экспедиции.

Уже после нашей рудольфовской Первомайской демонстрации Отто Юльевич Шмидт, осматривая вместе с составом полюсной экспедиции и зимовщиками руины старой зимовки,

заявил, что неплохо было бы восстановить эти остатки, предохранить их от дальнейшего разрушения и устроить здесь небольшой полярный музей. Этот полярный музей показывал бы разницу между организациями полярных экспедиций капиталистических стран, индивидуальными попытками предприимчивых людей, идущих на риск в погоне за славой, и планомерным последовательным изучением Арктики молодой страной социализма.

Прибрежная каменная россыпь северной части бухты Теплиц была сплошь усеяна консервными банками, ящиками и различными обломками дерева.

Наполовину заледеневшие, торчали большие кубические судовые цистерны, какой-то котел, железная ферма и другое судовое оборудование.

В северо-западном углу бухты находился небольшой домик первой советской зимовки на острове Рудольфа. Здесь в 1932—1933 годах проводилась научная работа четырьмя зимовщиками. Дом был построен на деревянном щите, служившем полом в палатке экспедиции герцога Абруццкого (1899—1900).

Другие постройки, наполовину разрушенные и заледеневшие, были возведены экспедицией Фиала, организованной на средства американского миллионера Циглера.

Американцы думали пробраться на своем судне возможно дальше к северу и оттуда на собаках и манчжурских лошадках добраться к полюсу.

Случилось иначе.

Судно Фиала «Америка» было зажато льдами в бухте Теплиц и получило серьезные повреждения. Экспедиции пришлось выбраться на берег и зазимовать.

Американцы разоружили судно и построили ряд жилых и научных помещений. Корпус «Америки» был вынесен льдами из бухты и где-то погиб. Люди сняли с гибнущего судна все, что могло иметь хоть какую-нибудь ценность: шлюпки, весла, бочки, мачты, такелаж. Даже большие водяные цистерны и паровые трубы были перетащены на берег.

Из строений хорошо сохранились жилой дом и астрономический павильон с большой мраморной плитой, на которой выбиты координаты места.

Эти координаты проверял Е. К. Федоров во время своей экспедиции из бухты Тихой к острову Рудольфа в 1933 году.

Столб для его астрономических наблюдений сложен рядом с павильоном.

Наблюдениями Федорова мы воспользовались при ориенти-

ровке радиомаяка. Внизу у самого берега стоял небольшой каркас магнитного павильона.

Внутри павильона — два толстых деревянных столба, на которых производились магнитные определения. Отсюда мы перенесли азимут миры, определенный Федоровым, на наш радиомаяк и метеорологическую площадку.

В русской полярной литературе очень немного написано о неудачной экспедиции, снаряженной Циглером. Она провела два года в архипелаге.

Нам хотелось возможно тщательнее раскопать жилой дом этой экспедиции и по возможности добыть новые сведения о жизни этой зимовки.

Пользуясь указаниями Е. К. Федорова, бывшего здесь еще в 1933 году, инициативная группа зимовщиков принялась за раскопки.

Жилой дом американской экспедиции оказался деревянным помещением, собранным из больших двойных щитов вагонки, снаружи обитых рубероидом. Такая же рубероидная прокладка была между щитами.

Весь дом, размером в двенадцать на пять с половиной метров, с пристройками с западной и северной стороны, казался ледяной глыбой.

Прямо изо льда торчали обрывки брезентового потолка, книги и различная утварь.

Выкалывая кирками лед, мы освобождали один за другим различные предметы. Здесь были и медикаменты, и обувь, и посуда, и химикалии, и морские компасы и другие, подчас неизвестно каким образом попавшие сюда предметы.

Много вечеров ушло у нас на выкалывание огромных смерзшихся кусков льда вместе с примерзшими к ним предметами. Особенно трудно было выкалывать книги. Они были разбросаны повсюду и часто попадали под кирку. Мы стремились не повредить и без того испорченные временем предметы.

Первой мы очистили комнату научного работника. Вскоре мы узнали его имя — Петерс.

В небольшой комнате площадью в два квадратных метра была устроена масса полок и полочек. Под столом нашли ящик-термос с карданными подвесками (очевидно, для хронометров). На крышке указывались название фирмы и поправки на ход. Здесь же находились провода и коммутатор (очевидно, для сигнализации в научные павильоны). В этой же комнате мы нашли хорошо сохранившуюся визитную карточку Фиала и его фотографию с автографом.

Убогая постель была покрыта льдом. Печи здесь не было. Невольно мы подумали о нашей зимовке в прекрасных просторных комнатах — теплых, светлых, чистых.

Оставив эту комнату оттаивать, мы принялись за другие помещения. В течение короткого летнего времени, работая вечерами, нам удалось очистить бо́льшую часть жилого помещения. Нас поразил беспорядок, в котором американцы оставили свою зимовку.

В небольшом помещении (очевидно, кухне и столовой) оказалось бесчисленное множество предметов, совершенно не относящихся к столовому инвентарю. Здесь были небольшие сани, лыжи, собачья упряжь, части сборной лодки, судовой компас, клише и шрифт, фотопринадлежности, медикаменты, гарпунное ружье и многое другое.

В малюсеньких темных клетушках ютилось по четыре-пять человек. Здесь же мы нашли книги о хозяйственными записями, список людей экспедиции.

Хозяйственный учет заслуживает, пожалуй, внимания работников Главсевморпути. Простая система маркировки различных грузов, стандартная упаковка и форма отчетности могут быть рекомендованы к употреблению и у нас.

Экспедиция была прекрасно снабжена продуктами питания, сохранившимися и по настоящее время. Особым образом законсервированное коровье масло даже не прогоркло, несмотря на тридцатишестилетнее пребывание на острове Рудольфа. Сушеный и тертый хрен мы с удовольствием употребляли у себя за столом — он отлично сохранился. В жестяную банку с горохом проникла вода, и горох не замедлил прорасти, удивив нас всех своей живучестью.

Остатки одежды показывали, что в этом отношении американцы не терпели недостатка. Кроме обычных шерстяных вещей и обуви, интересна находка наших русских валяных и кожаных сапог, соломенных лаптей и своеобразных суконных пьекс.

Найдено было также много канадских лыж с брезентом вместо обычного плетения из жил.

У меня хранится книга с автографом Антонио Фиала. Эта книга была мне в свое время подарена Е. К. Федоровым. На ней моя надпись: «Хранить как память о людях, пытающихся добиться цели ценою лишений и страданий, но в путь берущих книгу, облегчающую существование в неведении будущего». Я не помню, когда я сочинил эту «мудрую» надпись.

Я хочу подчеркнуть то обстоятельство, что американцы

имели хорошую библиотеку. Мы нашли очень много книг художественной литературы, описания экспедиций и путешествий, записи Нансена из путешествия через Сибирь, много научных и технических книг.

Правда, некоторые пачки книг, аккуратно и плотно втиснутые в полку, оказались религиозной литературой с нотами и прочими атрибутами. Книги эти, очевидно, были преподнесены экспедиции каким-то религиозным обществом. Но полка эта, судя по всему, никого не интересовала. Порядок здесь сохранился образцовый.

Одна очень интересная находка по-иному трактует уход экспедиции из архипелага, чем это описано у В. Ю. Визе в книге «Моря Советской Арктики».

Раскапывая вторую половину помещения, мы во льду обнаружили кусок веревочки, которая тянулась с потолка. Выкалывая эту веревочку, мы вскоре дошли до стола, на котором обнаружили небольшую железную коробочку, с привязанным к ней маленьким глиняным носорогом.

В коробке оказалась записка. Из этой записки явствует, что в 1904 году вся зимовка ушла на остров Нордбрук к Джексону, а некоторые зимовщики вернулись на остров Рудольфа. Уходя отсюда в июне 1905 года, эта часть экспедиции и оставила маленькую записку.

На столе сохранились две рюмки, рисунок пастелью, изображающий женскую головку, коробка с табаком, ножницы и спички.

Интересной также была находка печатной машинки, шрифта и клише. Экспедиция Фиала издавала свою газету, которая называлась «Арктический орел».

Недостаток времени и отсутствие опыта музейной работы не позволили нам как следует собрать материал и привести его в порядок.

Все же кое-что мы собрали и сдали в Арктический музей. Научные материалы и приборы привезли в Ленинград. Врач зимовки Райхман отобрал и привел в порядок все касающееся медицины.

Начали комплектовать отдел экспедиционного снаряжения. Мы очистили весь домик ото льда и отремонтировали его.

Прекрасно снаряженная экспедиция с целью достижения полюса на одном из своих этапов потерпела неудачу — потеряла судно. Но после этого мы не знаем даже попыток продвинуться севернее острова Рудольфа.

Американскому флагу (а их был большой запас у зимовки

Фиала) не суждено было подняться севернее восемьдесят второй параллели. Почему?

Та реклама, которая была создана вокруг предприятия Циглера, нужна была только Циглеру.

Очевидно, и в среде экспедиции не было коллективной дружной работы. Диким было для нас наличие двух кухонь и двух столовых с различной утварью (в одной железо и алюминий, в другой — фарфор и хрусталь). Все помещение было разделено на две неравные части. Кровати имели различные по своим качествам постели. А ведь все участники этой экспедиции очутились в одинаковом положении.

Мы, работая в экспедициях, всегда чувствовали связь со всей страной, нам дорога была честь нашей страны. Эти чувства облегчали нашу работу, и она у нас спорилась, несмотря на многие трудности.

Могли ли они, эти американцы и норвежцы, гореть желанием достичь цели во имя славы Циглера, платившего им деньги? Вряд ли!

Фиала, кажется, опубликовал в 1909 году отчет о своей работе на Земле Франца-Иосифа. Интересно было бы прочесть этот отчет, тогда многое из найденных остатков на зимовке получило бы более точное разъяснение.

Могила Седова

Седов — первый из русских людей, пытавшихся водрузить флаг своей страны на Северном полюсе.

Сын рыбака, он упорным трудом получил образование, посвятил всю свою жизнь изучению Севера. Составленные им карты берегов Новой Земли и ряда участков побережья Великого Северного морского пути являются образцовыми и сейчас.

Личной настойчивостью Седов собрал и снарядил свою экспедицию к полюсу, несмотря на бездушное отношение чиновников морского ведомства.

Седов умер на пути к полюсу. Экспедиция возвратилась в Россию без своего начальника. Долгое время могила отважного исследователя оставалась ненайденной, несмотря на тщательные поиски. Комсомольцы нашей зимовки решили продолжить поиски могилы Седова.

2 мая 1938 года, чудесным морозным утром, освободившись от вахты, мы вышли с зимовки и, спустившись на морской лед, легко скользя на лыжах, направились через бухту к мысу Бророк. Здесь, по свидетельству матросов Линника и Пу-

стошного, сопровождавших Седова к полюсу, они похоронили своего начальника.

Мы быстро пересекли бухту и, пробираясь между громадными торосами, шли вдоль высокого ледяного обрыва.

Через час, пройдя около десяти километров, мы были уже у подножия угрюмых базальтовых скал мыса Аук. Снежные обвалы засыпали узкую береговую полосу. Мыс Аук в зимнее время ничем особенным не привлекал внимания.

Мы спешили дальше — к одному из юго-западных мысов острова, где, по предположениям, находилась эта историческая могила. Сокращая дорогу, мы поднялись на ледник, спускавшийся в море между мысами Аук и Бророк. Восхищенные замечательной панорамой дальних островов архипелага, мы взялись за фотоаппараты.

Одному лишь Каменецкому удалось благополучно спуститься на лыжах вниз. Шашлов и я проехали бóльшую часть спуска на собственных спинах.

Мыс Бророк — самое замечательное место на острове Рудольфа. Обращенный к югу скалами, высокий и обрывистый мыс привлекал своим видом не только нас. Несмотря на раннее время, на нем уже гнездились сотни птиц, наполняя воздух веселым гамом. В расщелинах между камнями зеленели мхи, на солнечном припеке под прозрачным тончайшим ледяным покровом оживали растения.

Но нас интересовала береговая полоса, и мы, тщательно осматривая каждый холмик, двигались дальше. Однако поиски наши оказались безуспешными. Было очевидно, что в зимнюю пору вряд ли здесь можно было что-нибудь найти. Береговая полоса была занесена снегом и загромождена колоссальными обвалами снежных масс, сорвавшихся с трехсотметровой высоты базальтовых утесов.

Все же довольные прогулкой, сделав ряд хороших снимков, мы к вечеру возвращались домой.

Внезапно началася сильный ветер, сорвавший с ледникового купола тучи снежной пыли. В воздухе закружились ледяные кристаллики, казавшиеся при свете солнца радужными кольцами.

Приходилось торопиться.

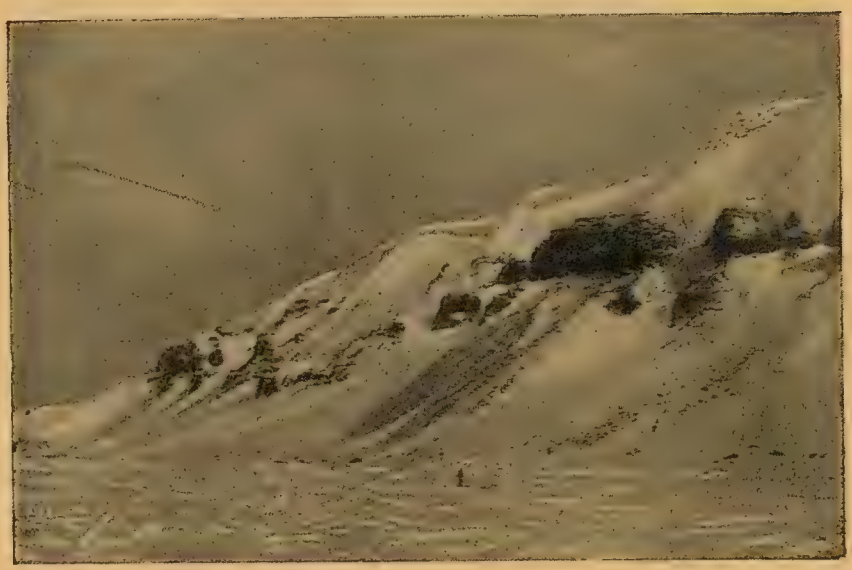
Через полтора-два часа, подымаясь на плато к станции, мы увидели, что вместо ледяной глади в бухте, по которой мы утром шли на лыжах, зловеще чернела вода.

Береговая трещина разрослась в большую полынью. Льды уходили на запад.

Раскопки жилого дома экспедиции Фиала

Остатки конюшни экспедиции Фиала

В бухте плавали громадные айсберги



Мыс Аук — место, где похоронен Седов

Летом снова возникли разговоры о Седове и о поисках его могилы.

30 июля, воспользовавшись отличной погодой, мы решили пройти к мысу Бророк на шлюпке. К 9 часам вечера любители гребного спорта собрались на старой зимовке и, спустив на воду шестерку, вышли в бухту. Это была первая прогулка на шлюпке за два года зимовки. Свободная от льдов бухта — довольно редкое явление. Под дружными взмахами весел шлюпка неслась вперед.

Был штиль, солнечно и тепло. В бухте — громадные айсберги самых причудливых форм. Они недавно оторвались от ледника и еще не успели уйти в открытое море. В глубине бухты виднелись обрывы и пещеры ледника. Талая вода падала с обрывов шумными каскадами.

Мы так быстро собрались на эту прогулку, что даже не захватили с собой фотоаппаратов.

Скоро показались скалы мыса Аук. Привлеченные зеленью, столь необычной для острова Рудольфа, мы высадились на берег. Здесь было очень оживленно. Птичьи базары наполняли воздух несмолкаемым шумом. Чистики стайками проносились мимо нас и, прилепившись к камням на отвесных обрывах, переговаривались между собой.

На самом верху у скалистого базальтового мыса сидели важные белые чайки-бургомистры.

Потоки воды шумели между камнями, иногда сверху скатывалась снежная лавина.

Мы разбрелись по берегу, тщательно осматривая расщелины скал и растительность.

Дядя Федя шагал вдоль берега с ружьем. Несколько выше по мховой зелени шел Лебедев.

Он-то и наткнулся на обломки точеного дубового флагштока.

Вскоре мы все собрались у интересной находки. Разрывая камни, мы обнаружили истлевшие куски брезента, веревок и меховой одежды. Рядом нашли небольшой топорик-молоток и второй кусок флагштока. На нем уцелели крохотные, совершенно истлевшие лоскутки русского трехцветного флага, а на медной соединительной втулке была выбита надпись: «Polar Expedit. Sedow, 1914».

Все указывало на принадлежность этих предметов трагической экспедиции Г. Седова.

Для нас было очевидно, что матросы Линник и Пустошный, сопровождавшие Седова в последнюю экспедицию, не

смогли похоронить своего начальника сколько-нибудь глубоко на этом каменистом берегу, да еще в марте месяце.

Проходящий медведь мог легко разрыть обложенный камнями могильный холм и столкнуть тело с крутого косогора на морской лед. Песцы и хищные чайки могли растащить останки отважного исследователя.

С грустью в сердце мы покидали это место. Был уже третий час ночи. Незаходящее солнце, склонившись к морю, снова пошло вверх по извечному своему пути.

Сложив небольшой каменный гурий на месте находки, мы возвратились на станцию, решив еще раз приехать сюда позже и установить здесь небольшой надмогильный памятник.

Вскоре подошли льды, сплошь загромоздившие бухту. Мыс Аук стал для нас недоступным.

В этой поездке принимали участие Либин, Зуев, Лебедев, Райхман, Бобков, Нестерович, Мельников и другие.

Наша находка была впоследствии доставлена в Ленинград и выставлена в витрине Музея Арктики.

★

Н. В. ХОДЕЕВ
Авиаинженер,
орденоносец

МЫ ШТУРМУЕМ ПОЛЮС

Я был еще студентом Авиационного института, когда впервые заинтересовался полетами в Арктике. В те годы я уже серьезно подумывал о создании специального самолета для таких полетов.

Мне очень хотелось поехать на зимовку.

В 1932 году проводился Второй международный полярный год.

Начальником строительства первой арктической обсерватории на Земле Франца-Иосифа был назначен И. Д. Папанин. С Папаниным мне приходилось работать вместе в системе Наркомсвязи.

Однажды Иван Дмитриевич предложил мне поехать на строительство этой самой северной обсерватории. Я решил использовать свои летние каникулы, по разрешению Главного управления авиационной промышленности получил еще два месяца дополнительного отпуска и поехал.

Первая поездка на Север навсегда связала меня с Арктикой.

Вначале меня немного разочаровали будни полярников. Все оказалось совсем не так, как об этом писали досужие корреспонденты. И вскоре я понял, что не необычайная природа, не айсберги, не медведи, а трудности, которые приходится преодолевать на каждом шагу, борясь с капризами северной природы, — вот самое характерное и, пожалуй, самое увлекательное в том, что называется Арктикой.

Я очень хорошо помню, как семь суток сидели мы в ледовом плену на ледокольном пароходе «Малыгин». Но вот на пути к бухте Тихой мы вышли из льдов и пошли вперед. Какая это была радость для всех нас!

Нам по пути попадались, конечно, и медведи. Что было нам делать с ними? Оружия на корабле не было. Правда, был один маузер у И. Д. Папанина, да и тот иногда давал осечку. Этим маузером Папанин все-таки ухитрился убить трех медведей.

Самой же лучшей добычей был маленький медвежонок, которого нам удалось привезти в бухту Тихую.

И вот бухта Тихая. Здесь, на небольшой площадке, мы устанавливаем ветродвигатель. Это был первый опыт получения в Советской Арктике электроэнергии при помощи ветра.

Первый этот ветряк был установлен по инициативе Папанина. Наша промышленность еще не подумывала о ветродвигателях, так что нам пришлось установить в бухте Тихой американский ветряк.

Ветряк обладал малой мощностью и более всего был, пожалуй, годен для экспериментов, а не для нормальной эксплоатации. Мощности его нехватало на весь поселок, которому присвоили название «Папанинград».

Уже пятнадцать строений было тогда в бухте Тихой.

Я принимал деятельное участие в строительстве обсерватории. После монтажа ветряка помогал механикам станции монтировать ее оборудование.

Вскоре, по заданию Папанина, я на ледокольном пароходе «Малыгин» выехал на остров Рудольфа, чтобы найти там площадку для посадки самолетов.

На острове Рудольфа, по плану Папанина, должны были зимовать самолеты, летчикам же надлежало совершать различные научно-исследовательские полеты.

В наши дни о полетами на полюс мы как-то свыклись. И даже тогда, когда самолет через Северный полюс попадает в Северную Америку, — мы не очень удивляемся.

Но был 1932 год. В то время даже достижение «Малыгиным» северной широты 82° 30′ было незаурядным явлением.

Почти непередаваема красота местности, где расположена полярная станция бухты Тихой. Незабываемы очертания гор, ледников, вечно движущихся айсбергов.

Но вот и загадочный остров Рудольфа! Пустынный, угрюмый вид! Обваливающиеся ледники. Серая дымка почти никогда не исчезающего тумана.

Казалось бы, какая жизнь может быть на этом острове? Но полярников больше всего и привлекают трудности. Да и полюс от острова Рудольфа так близок, так заманчива перспектива добраться до него. И когда я впервые на «Малыгине» попал на этот остров, то решил обязательно побывать на нем вторично.

Я вернулся в Москву, обогащенный опытом. Снова принялся я за учебу, но мысль о работе в Арктике меня уже не покидала.

В 1934 году, закончив теоретический курс учебы, я по предложению Ивана Дмитриевича Папанина отправился зимовать на полярную станцию.

Работая на зимовке в качестве авиамеханика, я присматривался к работе самолетов. Мои наблюдения я впоследствии использовал в своем дипломном проекте, который назывался «Арктический гидросамолет».

По возвращении с зимовки я защитил этот проект в Государственной квалификационной комиссии на «отлично» и получил звание инженера.

Теперь я уже в праве был называть себя полярником и гордился этим званием. Работа на Севере научила меня не бояться трудностей, судить о людях по их делам, научила большому человеческому чувству, называемому дружбой.

Я понял, как трудно подчинить природу человеку. Я понял также, что такое коллектив, преодолевающий все преграды и трудности и создающий счастливую, радостную жизнь.

В 1936 году я охотно принял предложение поехать на остров Рудольфа в качестве инженера для создания авиабазы перелета на Северный полюс.

Много замечательных дней пережил я на острове Рудольфа.

Особенно запомнились мне дни пребывания на острове полюсной экспедиции.

Помню — было 5 апреля 1937 года. Стояла необыкновенно ясная солнечная погода.

Вечером мы собрались дружной семьей к ужину в кают-

компании, обсуждали наши дневные события, подшучивали друг над другом.

Наш неутомимый повар Василий Васильевич еще накануне получил телеграмму от жены, и мы все знали: ужин будет «мировой». Такова уж была традиция Василия Васильевича. Против этой традиции, мы, конечно, не возражали.

Когда Василий Дмитриевич Пурманцев, помощник Василия Васильевича, пошел на кухню за вторым и ничего не принес, — мы растерялись.

Что такое?

Василий Дмитриевич загадочно улыбнулся и спокойно заявил, что к нам в гости пришел медведь и под окном кухни закусывает остатками консервов в банках, которые старательно откапывает из-под снега.

Вот так второе!

Мы бросились на кухню и стали наблюдать из большого окна за действиями незваного гостя. А тот, как ни в чем не бывало, не обращая внимания даже на лаявших собак, лапой разгребал снег, доставал консервные банки, ломал их зубами и когтями и поглощал содержимое.

— Не пугайте старика! — шепнул нам заядлый фотолюбитель Вася Богданов и побежал в соседний дом за фотоаппаратом.

Но наши нетерпеливые охотники не дождались Богданова, быстро вооружились винтовками и вышли на крыльцо, куда, впрочем, направился и медведь.

Нас отделяло расстояние не более пяти метров.

Право первого выстрела было предоставлено Либину, но, очевидно, необычная обстановка охоты его смутила, и он успел только поранить медведя.

Тут медведь рассвирепел, приподнялся на задних лапах и сделал в нашу сторону огромный прыжок. Все решили, что медведь бросается на нас.

Только потом мы поняли, что медведь просто выбирал кратчайший путь к побегу через метеоплощадку к мысу Столбовому. Именно в эту сторону и был сделан прыжок. Но тогда мы здорово перепугались и сами обратились в бегство.

Картина нашего бегства была похожа на кадр из кинокомедии.

В самом деле, высокий бородатый доктор Новодержкин и радиотехник Латыгин еще несколько минут тому назад за ужином, в присутствии всего коллектива, говорили о геройстве и мужестве. А теперь! О, в каком они предстали смеш-

ном виде! Новодержкин быстро втиснулся в дверь, Латыгин пятился за ним.

Новодержкин решил, что это не Латыгин, а медведь, и крепко придерживал дверь. Латыгин не учел опасений Новодержкина и никак не ожидал, что его примут за медведя. Столкнувшись с крепко запертой дверью, Латыгин с размаха угодил в корзину из-под угля. Поднялся невероятный шум. Это окончательно смутило доктора. «Медведь шумит», — решил он и с большой силой придерживал дверь, не желая никого впускать.

А в это время медведь спокойно удирал от нас; только один Василий Васильевич Курбатов, не обращая внимания на двадцатипятиградусный мороз, в поварском фартуке, без шапки, бежал за медведем впереди собак, стараясь нагнать его.

Вскоре все пришли в себя, и была организована за медведем коллективная погоня. Она кончилась успешно: медведь был убит.

Через полчаса мы снова собрались в кают-компании, шутили, подтрунивали друг над другом, делились впечатлениями. В это время из Нарьян-Мара пришла телеграмма. В ней сообщалось, что экспедиция на полюс завтра предполагает вылететь на остров Рудольфа. В телеграмме просили подготовиться к приему гостей.

Несмотря на то, что мы готовились к этому дню еще с осени и что по существу все уже было готово к приему экспедиции, эта телеграмма нас очень взволновала и смутила.

По имевшимся у нас сведениям, предполагался прилет трех самолетов с составом экспедиции в количестве не более двадцати пяти—тридцати человек. В телеграмме же сообщалось, что летят пять самолетов и что состав экспедиции насчитывает более пятидесяти человек.

Мы, конечно, не были готовы к приему такого количества самолетов и участников экспедиции. Нужно было принять самые решительные меры, чтобы хорошо встретить экспедицию.

В час или два ночи (точно не помню) созвали летучее производственное совещание. Был разработан план приема экспедиции. Всю ночь до утра шла усиленная работа по подготовке помещений.

Зимовщики решили отдать свои комнаты участникам экспедиции, чтобы работа их была продуктивнее. В столярной мастерской в срочном порядке были устроены нашими строителями Зуевым и Лебедевым нары.

Радисты разместились в радиорубке, куда устроили и на-

чальника авиабазы. Ему отвели место за радиопередатчиком. Увы! Вследствие круглосуточной работы радиостанции Либин смог выспаться как следует только тогда, когда самолеты экспедиции улетели в Москву.

6 апреля самолеты не вылетели. До 19 апреля погода между островом Рудольфа и Нарьян-Маром менялась по нескольку раз в сутки. Однажды, когда экспедиция совсем было уже собралась лететь к нам, в Нарьян-Маре растаял аэродром. Самолеты не могли от него оторваться. Тогда было слито по две тонны горючего с каждого самолета, и экспедиция направилась к Маточкину Шару, а самолет Головина — на мыс Желания.

12 апреля, как потом рассказывали участники экспедиции, на Маточкином Шаре была сильная пурга, и экспедиция получила «боевое крещение». От домика радиостанции на Маточкином Шаре до самолетов, которые находились на расстоянии пятидесяти метров от базы, люди ползли, держась за веревку.

В эти напряженные дни я записывал в своем дневнике:

«6 апреля.

По случаю плохой погоды перелет отложен.

7 апреля.

И сегодня самолеты не летят. Задула пурга. Все уже готово. Даже пироги и другие вкусные вещи ждут гостей. Мы вымылись в бане. Идет шторм в одиннадцать — двенадцать баллов. На аэродроме оставили воду в масловодогрейках. Пришлось Якову Соломонычу [1] и Сторожко отправиться на аэродром. Занятие не из приятных. Позже они передали по телефону, что расстояние от станции до аэродрома им показалось равным ста километрам. Но вернулись они скоро и благополучно.

Достается в эти дни нашему метеорологу Каменецкому. Он работает круглые сутки и каждый час дает метеосводки. Арктические известия не слушали. Погода!

8 апреля.

Маляр подкрашивает стены. Сделали шкаф для аккумуляторов на приемном пункте. Мартынов лудит посуду. Латыгин доделывает заказ кухни: зонт и противень. Завхоз возится с простынями, одеялами и полотенцами. Все мы выглядим чисто и опрятно.

Пурга сорвала все рамки радиомаяка. Температура —28°.

[1] Либину.

9 апреля.

Пурга продолжается. Мельников и Мартынов пошли на аэродром устраивать мастерскую. Мы дежурим. Курбатов заканчивает приготовления по кухне. Над окнами развешиваются последние шторы.

10 апреля.

Погода к вечеру улучшилась. Очевидно, завтра начнется перелет. Сегодня была лекция доктора.

Механики Воинов и Латыгин доделывают кухонный инвентарь: крышку в бочке и лист. Мельников и Мартынов ночевали на аэродроме. Вечером слушали по радио концерт и последние известия.

11 апреля.

Встали в 7 часов. Погода хорошая. Очевидно, сегодня самолеты вылетят. Мы работаем, не покладая рук. Завели вездеходы. Строители подчищают территорию станции. С 8 утра заработал маяк. К вечеру выяснилось: самолеты вылетели, но вернулись обратно.

12 апреля.

Самолеты уже в Маточкином Шаре, а у нас шторм, пурга в одиннадцать баллов. На тракторе Мартынова протекла головка. Завтра буду заваривать. Вечером из-за пурги не могли слушать радио.

13 апреля.

Удивительно хорошая погода, но до сих пор ничего неизвестно о самолетах.

Вечером провели собрание, посвященное Челюскинской эпопее. Докладчиком был Латыгин. Я отсутствовал: дежурил. Собрание послало приветствие экспедиции.

14 апреля.

Сегодня мой день отдыха; работаю в мастерской. Сделал лыжи. До обеда спал, а вечером вели разговор с бухтой Тихой относительно Вознесенского. Я заявил, что Вознесенский говорит о каких-то пьянках в Тихой и, возможно, врет, что для серьезных разговоров, например, о соцсоревновании, у него нет времени. Указал, что парторгу нужно обратить внимание на безобразия Вознесенского.

Вечером мы предполагали сделать вылазку на аэродром, но поступило одно интересное предложение: убить медведя и

заморозить, чучело поставить у дверей кают-компании для приема гостей.

Этот сюрприз был придуман Васей Латыгиным. После ужина весь коллектив, кроме двух дежурных, разбился на три группы и отправился искать медведя. Ушедшим на север, к мысу Столбовому, Семенову, Воинову и Болдину повезло. Вскоре они заметили на льду два темных пятна и начали к ним подкрадываться. Когда стало ясно, что это медведи, все легли на снег и поползли. Через некоторое время из-за тороса появился еще один медведь. Это была самка. Издали казалось, что она необычайно большого роста. Но это была ошибка. Росту медведица была нормального, но рядом с двумя другими медведями, которые оказались маленькими медвежатами, она казалась огромной.

Болдин стал заманивать медведицу поближе. Воинов побежал назад за собаками. Вернувшись с собаками, он увидел, что медведица (очевидно, голодная) приняла Болдина за нерпу и стала приближаться. Болдин начал отходить к мысу Столбовому. Недалеко от Столбового медведица была убита, а медвежата взяты живыми».

В течение трех или четырех вечеров весь коллектив участвовал в художественном оформлении зимовки. Механики делали «ключ от полюса», который сейчас является одним из экспонатов Арктического музея, художники писали лозунги, а строитель и каюр Саша Болдин замораживали медведя, придавая ему нужную позу, для чего в гараже были специально подвешены блоки и устроены другие сооружения.

16 апреля я записал в своем дневнике:

«Сегодня ездил на аэродром и проводил там беседу о последних событиях и известиях с материка, а также о перелете. Кроме того, сообщил наши рудольфовские новости. Товарищи остались довольны. Уже готов «ключ от полюса» для чучела медведицы.

Медвежата утром поели молока, а днем и вечером есть не захотели».

19 апреля мы узнали о том, что погода на трассе хорошая и что в ближайшие часы самолеты вылетают на остров Рудольфа.

Все, как заведенный часовой механизм, принялись за работу, каждый знал заранее, что ему надлежит делать.

Мне вместе с авиаработниками полагалось быть на аэродроме: я должен был проверять правильность подготовки и

устранять отдельные неполадки. С зимовкой поддерживалась непрерывная телефонная связь. У телефона сидел дежурный, который передавал о ходе перелета и принимал распоряжения начальника зимовки.

Начальник аэродрома Иван Васильевич Мельников «командовал парадом». Латыгин и Мартынов дежурили у тракторов, моторы которых не останавливались с утра до момента прилета всех самолетов. Воинов вместе с доктором дежурили на вездеходе. Я объезжал поле аэродрома и сообщал по телефону Либину новости. Погода для перелета выдалась исключительно хорошая. Наконец, по телефону сообщили, что самолеты подходят к Земле Франца-Иосифа.

Я отправил Воинова на зимовку за начальником станции и остальными людьми, необходимыми для принятия самолетов, заправки их и прикрепления. Предполагалось, что после небольшого отдыха экспедиция вылетит на полюс.

Вскоре все свободные от работы участники зимовки прибыли на аэродром. Мы с нетерпением смотрели на юг в сторону близлежащих островов. Вот-вот должны были появиться краснокрылые птицы.

Первым самолеты заметил доктор.

— На горизонте видны какие-то четыре точки, — заявил он.

Немедленно была дана команда: «По местам!»

Все следили за приближающимися к нам самолетами.

Самолеты шли боевым строем во главе с флагманом «Н-170». Подходя к острову Рудольфа, флагман вышел вперед и стал снижаться, чтобы определить положение захода для посадки.

На высоте ста метров над аэродромом самолет выбросил дымовую бомбу и вымпел для проверки высоты и направления ветра.

Остальные самолеты на высоте двести — триста метров делали правильный круг, следя за посадкой флагмана.

Установив высоту и направление ветра, флагман развернулся и резко пошел на снижение. Посадка произошла блестяще.

Вслед за флагманом начали садиться остальные самолеты. Спустя десять минут все самолеты уже рулили к приготовленным для них якорным стоянкам.

Вот самолеты остановились. Из первой машины вышли Шмидт, Папанин, Водопьянов.

Мы представились. Либин, отрапортовав, тут же горячо обнимается и целуется с И. Д. Папаниным.

Папанин восхищается нашей работой, и это бесконечно радует нас. Ведь это он осенью прошлого года привез нас на остров Рудольфа.

— Хорошо поработали, братки! — восклицает Папанин.

Он быстро осматривает помещения, расспрашивает нас о том, как мы жили и как сейчас живем. Меня, как парторга, спрашивает о политико-моральном состоянии зимовки и хорошо ли Либин работал как начальник.

— Судите по нашей работе, — говорю я.

Между тем, все самолеты стали на свои места, все пассажиры и летчики сели на вездеход и отправились отдыхать на станцию. Либин поехал с ними, а я вместе со своими товарищами и бортмеханиками самолетов остался на аэродроме для того, чтобы сделать перегрузку самолетов и заправку их горючим.

На аэродроме с нами остались Федоров и Ширшов, которые выгружали все свое экспедиционное снаряжение для проверки и взвешивания, отбирая и распределяя его по самолетам таким образом, чтобы обеспечить питанием экспедицию даже при посадке на полюсе только одного самолета.

Продовольствие и часть снаряжения находились на острове Рудольфа уже давно. К прилету экспедиции все это было на аэродроме.

Немедленно началось снабжение экспедиции Папанина бензином и керосином. Взятые осенью бидоны под горючее оказались ненадежной тарой. Папанин привез на самолете новую тару, в которую мы и стали переливать горючее.

В эти дни работать пришлось всем очень много.

Самолет Головина, посланный накануне на разведку, прилетел позднее. Из-за неисправности мотора он задержался на мысе Желания.

Перед его прилетом на остров Рудольфа погода начала портиться, и когда самолет появился над аэродромом, видимость стала очень плохой. Шел снег. Дул сильный ветер. Все же Головин сумел сделать посадку хорошо.

На аэродроме в это время оставались только зимовщики, так как бортмеханики, заправив самолеты, уехали на станцию отдыхать.

После прилета Головина мы закрепили его самолет, но заправлять горючим не стали: погода совсем испортилась. Не было необходимости спешить, так как люди были очень утомлены и нуждались в отдыхе.

Оставив дежурных около машин, мы все поехали на зимовку.

Внизу, на зимовке, погода была лучше. Аэродром находился на высоте около трехсот метров, и погода на нем начинала портиться обычно раньше.

Не знаю, какое впечатление произвела картина встречи с зимовщиками на участников экспедиции, но я был поражен праздничным видом нашей зимовки.

У входа в главный дом из снега были сделаны две пирамиды; на них висели украшения и лозунги.

К жилому дому зимовки вели огромные ледяные ступени. У входа прибиты лозунг о завоевании Северного полюса и приветствие дорогим гостям. У самой двери стояло чучело медведя. Товарищи умело подкрасили ему губы и нос. Медведь держал двумя лапами большое блюдо, на котором лежали специально испеченный хлеб и соль; на одно плечо чучела было повешено украинское полотенце с написанным на нем приветствием, через другое плечо перекинута огромная цепь с ключом и дощечкой с надписью: «Ключ от Северного полюса».

В нашем доме всегда было чисто, но на этот раз все выглядело праздничным. На окнах висели шторы. В кают-компании во всю стену был вывешен специальный номер стенной газеты, посвященный прилету экспедиции.

В других домах обстановка несколько ухудшилась. Нам пришлось отказаться от предоставления участникам экспедиции кроватей. В десяти комнатах нужно было разместить пятьдесят шесть человек. На месте стоявших ранее кроватей устроили очень неплохие нары; у всех была чистая мягкая постель.

К приезду экспедиции каждый из участников уже знал свое место.

Кухня работала бесперебойно, несмотря на то, что люди, начиная с раннего утра и до позднего вечера, подъезжали с аэродрома и уезжали на аэродром.

На другой день погода не улучшилась. Командование воспользовалось этим и решило тщательно проверить материальную часть.

Бортмеханики сразу же организовали ремонт самолетов, используя хорошо оборудованные мастерские как на аэродроме, так и на зимовке. Бортрадисты, во главе с Эрнстом Теодоровичем Кренкелем, решили хорошенько подзарядить аккумуляторы на зарядных станциях, которые имелись на острове Рудольфа.

Для того чтобы быстрей подготовить моторы к полету и запустить их специально установленным на аэродроме авиа-

компрессором, мы подготовили около десяти баллонов сжатого воздуха.

Автогенная сварка позволила устранить трещины почти на всех выхлопных трубах у моторов, а также заварить кабан лыжи самолета Алексеева, который был поврежден во время пурги на Маточкином Шаре.

Все дни до самого отлета кипела работа на аэродроме. Бортмеханики умудрились переконструировать бортовой подогреватель. По предложению Бассейна плохие змеевики были заменены на этих подогревателях новыми.

Даже оборудование и инструменты экспедиции были значительно усовершенствованы на острове Рудольфа. Для легкости у железных лопат были просверлены отверстия, сделаны легкие пешни. Были собраны также специальные нарты для перевозки груза Папанина. Гидрологическая лебедка Ширшова подверглась коренной переделке. При наличии токарного станка мы сумели облегчить ее на два десятка килограммов.

Не все время на Рудольфе стояла плохая погода, были и хорошие дни, но на всей трассе погода не благоприятствовала для полета на полюс.

Командованием экспедиции в хорошие дни производилась авиаразведка. Самолеты поднимались на большую высоту и летали по направлению к полюсу. Одна из таких глубоких разведок была сделана Головиным. Он сумел долететь до полюса.

Штурманы за время пребывания на острове Рудольфа познакомились и проверили действие радиомаяка. Этот радиомаяк сыграл очень важную роль при полете самолетов к полюсу и возвращении их обратно.

В одну из разведок, во время которой проверялась работа радиомаяка, на самолете «У-2» вылетели флагштурман экспедиции Спирин, радист Сима Иванов и Е. К. Федоров.

Они полетели на юг, на остров Александры, и должны были проверить, как работает радиомаяк в южном направлении на различных зонах.

Не успели они вылететь, как погода начала портиться.

Было условлено, что если через сутки они не возвратятся, значит с ними что-то случилось и необходимо их искать.

Прошло уже много времени, а они не возвращались. Погода улучшилась, но их все не было.

Люди на зимовке забеспокоились. Посылке самолета мешала плохая видимость.

Была организована экспедиция.

На собаках выехали знаменитые наши «следопыты»: механик Сторожко и авиатехник Латыгин.

На второй день после их ухода погода улучшилась.

Находившемуся в бухте Тихой самолету «П-5» по радиотелеграфу было дано задание прилететь на остров Рудольфа и тщательно осмотреть место, где, по нашим предположениям, должен находиться пропавший самолет.

Всех охватила тревога. Нам казалось, что своими силами самолет не сможет вернуться: могло нехватить горючего, да и запустить мотор без дополнительной помощи было трудно.

Помню, перед обедом мы сидели в кают-компании и обсуждали, что же могло случиться с товарищами. Шел снег. Вдруг над домом раздался шум работающего мотора. Все выскочили из помещения и увидели, как Спирин искусно совершает посадку на площадке прямо около зимовки.

Объятия. Расспросы. Всем поскорее хочется узнать, что с ними было, как они совершенно неожиданно, почти чудом оказались среди нас, встретились ли они с уехавшими разыскивать их товарищами.

Вот что за ужином рассказал нам Спирин:

— Прилетев на остров Александры, мы выключили мотор, чтобы сэкономить горючее. Решили мы так: если мотор начнет остывать — заведем его и прогреем. Сделали наблюдения. Стали заводить мотор. И вот тут-то оказалось, что он остыл настолько, что завести его очень уж трудно. Связь с вами мы тоже потеряли. Ну, я, конечно, решил не унывать. Стали разогревать мотор паяльной лампой. Но тут испортилась погода, и мы решили немножко обождать. Когда погода улучшилась, мы снова начали разогревать мотор. Разогрев мотор, стали его запускать. Но мотор не работал. Мы его и продували и бензин в свечи заливали, а завести никак не могли. Прилагаемая к запуску мотора сила — всего один человек — была мала. Другой в это время был у винта, третий управлял в кабине. После целого ряда неудачных попыток мне пришла мысль: закрепить амортизатор за один из торосов, куда предварительно подтащить самолет и устроить нечто вроде блока. Так мы и сделали. И после двух-трех попыток мотор у нас заработал. Но тут погода опять стала портиться. Думали, рядили — решили лететь. Трудно было оторваться от липкого снега, да и разбег маловат — а все-таки взлетели. И, как видите, не заблудились, нашли дорогу домой.

Вопросы, вопросы без конца:

— А как работал маяк?

— А не видали ли Сторожко и Латыгина?

— Маяк работает отлично. Сторожко и Латыгина не видали, — говорит Спирин и добавляет: — у вас тепло, хорошо, а нас совсем разморило...

Он с трудом встает из-за стола.

— Разрешите поспать!

На другой день с самолета была сброшена записка Сторожко и Латыгину о прекращении поисков. Рано утром следующего дня они вернулись. Но в пути Виктор Сторожко заболел снежной слепотой, после чего несколько дней ходил с повязкой на глазах.

Почти каждая разведка у нас была с приключениями, потому что летать приходилось в чрезвычайно тяжелых метеорологических условиях.

За время пребывания на острове Рудольфа участники экспедиции дружно сжились с зимовщиками. Было приятно и радостно видеть такой большой коллектив тесно спаянным.

Сильно перегруженная радиостанция все же успевала ежедневно принимать сводки о политической жизни страны. Чтобы коллектив был в курсе этих событий, мы на Рудольфе организовали политическую информацию. Ежедневно за завтраком, за обедом и за ужином информаторы зачитывали телеграммы, передавали последние известия о важнейших событиях, происходящих в стране. Во время передачи последних известий все мы собирались у репродуктора. На аэродром бортмеханикам и дежурным известия передавали по телефону. Когда происходили очень значительные события, летный состав и зимовщики собирались и обсуждали эти события.

По просьбе зимовщиков и летного состава участники экспедиции прочитали несколько лекций на различные научные и политические темы. Была выпущена большая стенная газета.

Ярким доказательством товарищеской спайки явился праздник Первое мая. Рано утром мы вместе со всей страной прослушали речь товарища Ворошилова на Красной площади.

Наши радисты, сердцем чувствуя близость Москвы, передали радиограмму в адрес «Последних известий»:

«Говорит коллектив самого северного форпоста страны Советов — острова Рудольфа.

Привет дорогим товарищам, бойцам Красной армии и трудящимся стахановцам, ударникам нашей любимой столицы.

Тысячи километров, отделяющие нашу полярную станцию

от Красной площади, не могут оторвать нас, полярников-зимовщиков, от всех вас. Мы с вами, товарищи!

Мы у репродукторов полярной станции жадно ловим каждое слово железного боевого наркома, первого маршала Союза товарища Ворошилова.

Товарищи! Сейчас мы с красным знаменем своей небольшой колонной пойдем по снежному полю на митинг и созвучно с вами в широких просторах Арктики прозвучит наш боевой Интернационал и трехкратный салют, посвященный творцу счастливой жизни, вождю и другу народов — Сталину, нашей великой родине и великому международному празднику солидарности трудящихся всего мира — Первому мая.

Коллектив Рудольфа».

Когда началась демонстрация в Москве, мы тоже с винтовками и знаменами направились в бухту Теплиц. Здесь, у развалин зимовки Фиала, был открыт митинг. После выступления товарища Шмидта зимовщики и летный состав дали троекратный салют в честь великого Сталина.

После демонстрации была устроена перекличка с бухтой Тихой. Вечером в кают-компании и в коридоре были поставлены столы. Наш повар продемонстрировал всем свое высокое искусство. Участники экспедиции говорили: «Чем ближе к северу, тем кормят все лучше и лучше».

Воспользуюсь случаем и остановлюсь подробнее на работе энтузиаста своего дела — повара Василия Курбатова.

Даже в первые дни пребывания на острове Рудольфа, не взирая на снег, дождь, слякоть, отсутствие жилых домов и кухни, Василий Васильевич ухитрялся на воздухе в котлах приготовлять и горячие завтраки, и кофе, и какао, и чай, и обед из трех блюд. На улице мороз, а у него суп кипит; кругом снег, все быстро остывает, а он нам подает горячее.

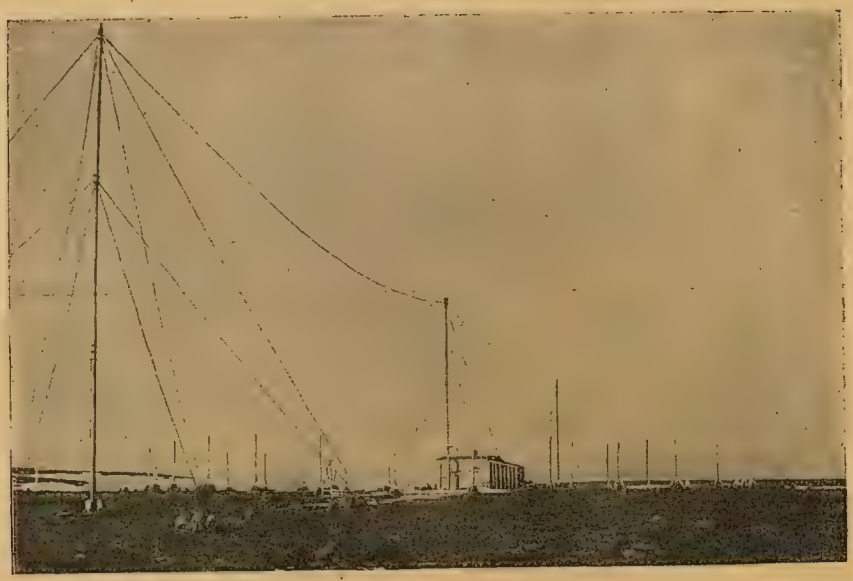
В это время Василий Васильевич обслуживал не только зимовщиков, но и грузчиков с парохода, человек наверное шестьдесят — семьдесят. Он никогда не жаловался на совершенно невероятные условия работы.

Перед прилетом Папанин дал радиограмму о том, что необходимо заготовить для экспедиции пельмени. Заказано было пять тысяч штук, а срок оставался небольшой: десять — двенадцать дней.

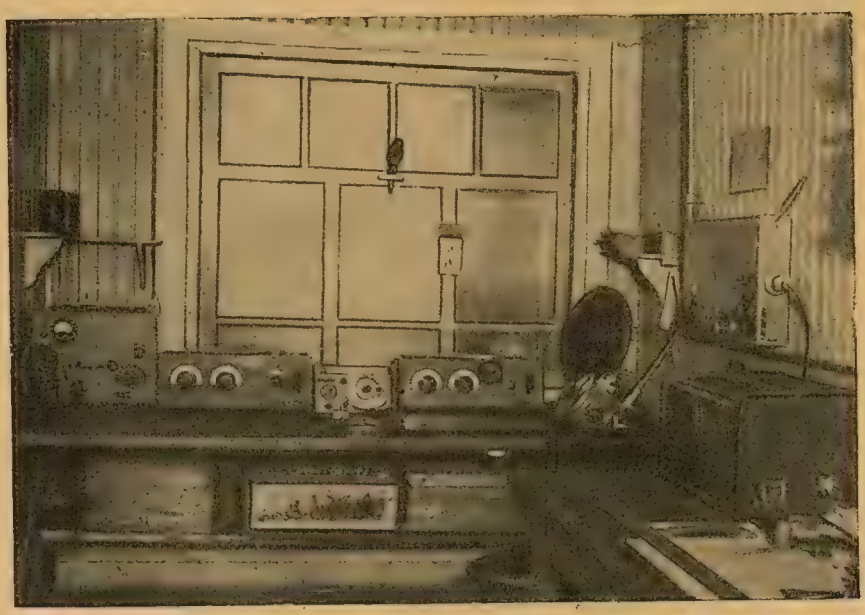
Тут Василий Васильевич работал днями и ночами. Он успевал и зимовщиков кормить и пельмени заготавливать. Днем, бывало, замешивал тесто, чтобы оно закисло, а вече-

Обваливающиеся ледники

Ледяные колонны у входа в жилой дом, установленные ко дню приезда Папанинской экспедиции



Строительство радиомаяка



Выделенный приемный пункт

Архив
БИБЛИОТЕКА

ром разделывал его и раскатывал такие листы из теста, что все наши столы были заняты.

Он заставил нашего плотника Зуева сделать ему формочку для нарезки. Зуев сделал формочку даже со штампом «Рудольф» и с зубчиками. В эти формочки он клал кусочки мяса, потом штамповал тесто, и получались пельмени с зубчатыми краями.

Заготовленные пельмени выставлялись на холод. Затем Василий Васильевич складывал их в банки и закупоривал.

Экспедиция еще не прилетела, а пельмени уже были готовы.

Важно было их сохранить, так как стало тепло, начало таять. Мы вырыли яму в снегу и положили туда банки, чтобы пельмени не закисли.

После прилета экспедиции у нас на Рудольфе собралось семьдесят шесть человек. Василий Васильевич и его единственный помощник Пурманцев кормили нас круглые сутки. Приди хоть в четыре часа утра и скажи: «Василий Васильевич, дайте поесть!» — у него всегда находились и суп, и макароны, и мясо.

Днем и ночью можно было найти у него все необходимое. Все было вкусно, чисто, аккуратно приготовлено. По желанию, в любое время подавались в горячем виде и чай и кофе.

Мы организовали подачу горячих блюд на аэродром: возили туда горячие обеды и завтраки в термосах на самолете «У-2».

Василий Васильевич был прекрасным организатором; у него всегда были заготовлены полуфабрикаты, которые он быстро превращал в горячую вкусную пищу. В своем деле Василий Васильевич, прямо надо сказать, был артистом.

На первомайском банкете он поразил всех участников экспедиции своим искусством. Банкет этот прошел на редкость весело и непринужденно. Места доставались не по чину, а по жребию, и случилось так, что Шмидт с Папаниным сидели в коридоре.

Василий Васильевич Курбатов преподнес нам колоссальный торт в полтора метра длиной и в три четверти метра шириной. Торт был украшен большим лозунгом «Освоим полюс». На столе, кроме торта, были и поросята заливные, и куры, и много разных вкусных вещей.

В очень дружной, товарищеской обстановке провели этот вечер зимовщики. Летчики делились радостными впечатлениями встречи и совместной работы.

Радость, чувство гордости, патриотизм советского чело-

века Сталинской эпохи — все это было продемонстрировано в этот день на восемьдесят втором градусе северной широты.

Только 21 мая удалось самолету Водопьянова вырваться с острова Рудольфа на полюс.

Все вышло как-то очень уж просто. Синоптиками было сообщено, что погода улучшилась на трассе и что можно лететь.

Люди собрались и полетели. Правда, все очень спешили, прощались с аэродрома по телефону.

Когда самолет Водопьянова летел к полюсу, остров Рудольфа напряженно следил по радио за ним и давал сигналы радиомаяка. Перед самой посадкой на полюс связь с самолетом нарушилась, и мы несколько часов не знали, что случилось.

После того как связь с самолетом была восстановлена, мы узнали, наконец, о том, что полюс достигнут, что люди благополучно высадились на нем.

Все самолеты не могли стартовать в одно время, потому что до восемьдесят пятого градуса широты приходилось лететь почти вслепую. Остальные самолеты вылетели лишь через три дня.

Самолет Молокова сразу попал в лагерь папанинцев, самолет Алексеева не долетел, а самолет Мазурука перелетел. Люди, летевшие на самолетах, прекрасно отдавали себе отчет в сложности и трудности полета и экономили каждый килограмм бензина.

Пользуясь радио и астрономическими приборами, экипажи самолетов не только правильно определили свое местонахождение, но и в короткий срок вывели машины точно к лагерю на полюсе. Здесь все самолеты выгрузились, и станция «Северный полюс» была открыта.

После прощания с отважной четверкой самолеты отправились в обратный путь на остров Рудольфа.

Когда самолет Водопьянова вернулся на остров Рудольфа, Шмидт по телефону с аэродрома сказал мне:

— Товарищ Ходеев, сообщите на радиостанцию, чтобы было передано в Москву по радио следующее: «Самолеты прибыли на Рудольф, задание выполнено. Шмидт».

16 июня самолеты стартовали в Амдерму, на острове Рудольфа остались зимовщики, к которым присоединился замечательный экипаж самолета «Н-169» во главе с летчиками Мазуруком и Козловым.

В. Ф. БОГДАНОВ
Старший радиотехник, орденоносец

ЗАВОЕВАНИЕ ЭФИРА

Встреча произошла в Главном управлении Севморпути.

— Ты Богданов? — спросил у меня Иван Дмитриевич Папанин.

— Богданов, — представился я.

— Дело есть, браток, зайди-ка ко мне на Рыбный переулок. Поговорим.

На другой день я сидел в небольшой комнате, обставленной несколькими столами и стульями. Это была известная в то время каждому полярнику комната Папанина на Рыбном переулке. Здесь готовилась экспедиция на Северный полюс.

— Радиотехнику знаешь хорошо? — спрашивал у меня Папанин.

— Ничего, — отвечал я, немного смутившись.

— А мне говорили, что знаешь хорошо. А как, браток, на ключике стукаешь?

Я ответил, что принимаю и передаю сравнительно быстро и точно.

Иван Дмитриевич коротко рассказал, что готовится большая экспедиция на Северный полюс. Для ее обслуживания нужны радиостанция и маяк на одном из островов Земли Франца-Иосифа. Вероятнее всего, что это будет остров Рудольфа.

Я с радостью принял предложение Папанина.

— Но смотри, — предупреждал Иван Дмитриевич, — работы много. Все оборудование нужно получить вне плана. Нужны сметы, заявки. Работать придется так, чтобы пар шел, — усмехнувшись, заметил он. — На зимовку подберем «старичков». Если есть хорошие радисты, приводи.

В этот же вечер я засел за составление заявок и смет. Свой выбор по радиоаппаратуре я остановил на передатчиках типа «Норд» — коротко- и длинноволновых, которые выпускались в Ленинграде. Эти передатчики уже зарекомендовали себя с хорошей стороны на многих полярных станциях.

Для связи на небольшие расстояния был взят рейдовый длинноволновый передатчик мощностью 15—20 ватт. Приемников разных типов было много, и все они были изготовлены на советских заводах.

Для облегчения полетов был запроектирован радиомаяк,

применявшийся уже на многих аэродромах нашей страны. Кроме всего этого, нужно было заготовить огромное количество монтажного материала. Ведь радиостанцию нужно было построить на необитаемом острове, на самом северном участке советской земли.

Нельзя было забыть ни одного винтика, ни одной запасной детали. Малейшая оплошность могла привести к выводу из строя сердца и нервов зимовки — радиосвязи.

Вскоре у Папанина собралось основное ядро зимовки: Либин, Сторожко, Курбатов, Мартынов, Зуев и другие.

Я к тому времени уже закончил составление смет и заявок и представил их на рассмотрение товарищей. Мою работу одобрили.

Теперь нужно было приступить к главному — получить аппаратуру через Арктикснаб от различных организаций и заводов.

В помощь мне дали Витю Сторожко и Зуева. Мы лично получали каждый прибор, аггрегат, кабель, проверяли их и упаковывали в ящики. Когда где-либо нам отказывали, помогал телефонный звонок Папанина. Свою радиозаявку мы выполнили полностью, получили одобрение от И. Д. Папанина, и нас перебросили на другие работы.

Время летело незаметно. Последние закупки. Мы готовимся к отъезду в Архангельск, чтобы там погрузить наше многообразное оборудование в трюмы ледокольного парохода «Русанов», который должен был следовать с нами к далеким берегам Земли Франца-Иосифа.

Конец августа. Рассекая стальной грудью водное пространство, «Русанов» приближался к берегам этого архипелага.

Наконец мы у цели. «Русанов», пользуясь временными разводьями, местами форсируя лед, пробился к острову. Начали производить разгрузку. Происходила она в невероятно тяжелых условиях.

Радиооборудование было выгружено на берег в числе первых грузов. Все зимовщики были разбиты на бригады. Среди беспорядочно наваленных груд камней Папанин нашел ровную площадку для радиомаяка.

И вот мы уже разбиваем радиополе, готовимся к подъему радиомачты. Плотники возводят фундамент и приступают к сборке дома.

С временем никто не считался. Все по опыту знали, что нужно закончить все наружные работы до наступления полярной ночи с ее сильными ветрами и морозами.

Работа кипела на всех участках. Среди камней и льда вырастал поселок.

На зимовке широко развернулось соцсоревнование. Было проведено собрание нашей бригады. Мы по-деловому обсудили план работы и приняли обязательство к Октябрьским торжествам полностью смонтировать радиорубку. Нам предстояло установить передатчики и приемники, проложить несколько сот метров проводов, собрать аккумуляторные батареи, смонтировать машинное отделение.

Этот период был одним из самых напряженных. Все зимовщики были охвачены трудовым порывом. Наша бригада свои обязательства перевыполнила и завоевала первое место в соцсоревновании.

Праздник прошел радостно.

Наступил новый этап работы — освоение дальних связей, монтаж и проверка радиомаяка.

В первые же сроки работы с Диксоном и Амдермой была установлена с ними надежная связь. Слышимость была хорошая. Работая на разных волнах, как на длинных, так и на коротких, мы выбирали из них наиболее хорошие по проходимости.

Рация связала нас прочно с Большой Землей. Мы не чувствовали себя оторванными от мира, как это было в ряде прежних экспедиций. Все последние новости в стране и за границей были известны у нас. Небольшие телеграммы с неизменным «целую» рассказывали каждому из нас, что делается в родной семье. Такие телеграммы радисты, шутя, называли «поцелуйными».

В конце января монтаж радиорубки был закончен. Заработал и радиомаяк.

Меня все время беспокоила мысль, что в наиболее ответственный период наша радиостанция не справится с передачей и приемом телеграмм. Слишком слаба была ее оперативность. Для получения подтверждения, что меня слышит нужный мне корреспондент, нужно было каждый раз останавливать свой передатчик, а затем его снова запускать. Во время передачи телеграммы я даже не знал, как принимают меня.

Так как условия приема часто менялись, то наш передатчик мог работать впустую. Когда же действовал радиомаяк, о другой работе не приходилось и думать. Он все заглушал. Это сильно тревожило меня. Нужно было искать выход. Я его нашел.

На производственном совещании я предложил выделить

приемный пункт: проложить линию между ним и передатчиками, поставить реле и на расстоянии управлять излучением передатчика. Таким образом одновременно можно было бы вести и прием и передачу. Мою инициативу поддержали Либин и весь коллектив.

В жилом доме отвели для нас комнату. Соединили ее телефонным проводом (вместо полагающегося для таких целей бронированного кабеля) с радиорубкой.

Первые опыты показали огромное преимущество выделенного приемного пункта. Обмен увеличился в два раза.

В свободное от работы время каждый старался культурно использовать досуг.

Хорошо в тихую лунную ночь прокатиться на лыжах, стремительно пронестись с купола ледника к зимовке. Серебристый лунный свет ярко освещает обрывы ледников, спускающихся к морю, с их причудливыми изломами и трещинами. Лунное освещение так ярко, что за несколько десятков километров отчетливо видны соседние острова.

Зимовка засыпана снегом, чуть виднеются крыши, усыпанные снежинками, ярко переливающимися лунным блеском. На небе — ни облачка, на бархатном небосводе мерцают мириады звезд.

Вдруг в какой-либо части неба появится белая полоска, которая стремительно захватывает значительную часть неба. Начинается еле заметное волнообразное колебание, с каждой секундой оно усиливается, принимая ярконежную окраску. Цвета меняются один за другим, образуя свисающую гирлянду, стремительно пробегающую с одного конца неба в другой. Так же стремительно она превращается в еле заметную беловатую полосу, чтобы вновь разыграться в другой части неба.

Так рождается и затухает одно из величественных явлений Арктики — северное сияние.

В такую погоду хорошо отправиться и на охоту за белым медведем.

Раскрасневшиеся от мороза зимовщики собираются в кают-компании. Слышатся смех, шутки. А Василий Дмитриевич Пурманцев уже возится с посудой, стучит ножами, накрывает длинный стол к ужину.

За ужином раздается чей-то голос:

— Что-то Василий Васильевич забыл про пирожки, давненько их не было!

Другой голос поясняет шутливо:

— Телеграммы долго от жены нет, вот получит — сразу пирожки будут.

И в самом деле: стоило мне принести ему телеграмму от жены, как кастрюли, сковородки быстро заполнялись всякой снедью.

— Особые блюда готовит, — подмигивал мне Коля Мартынов, проходя мимо кухни.

Была длинная полярная ночь. Но всюду спорилась дружная работа.

Однажды за обедом я полушутя предложил:

— Не попробовать ли нам, Яков Соломонович, установить прямую связь с Москвой? Аппаратура у нас работает хорошо, связь с Диксоном и Амдермой отличная, думаю, что и с Москвой дело пойдет.

— Недурно будет, — заметил дядя Федя, — стук-стук, и телеграмма прямо в Москве.

Яков Соломонович заинтересовался моим предложением.

— Что же, можно попробовать, Филиппыч, — сказал он, — будем просить Москву отвести сроки для работы.

Через несколько дней пришел ответ из Москвы. Нашу инициативу одобрили и выделили четыре срока в сутки для связи с радиоцентром Главсевморпути.

С радостью приступаем к работе. Бобков дежурит у передатчиков, я сажусь за ключ. Делаю вызов. Москву слышу хорошо. Проходит несколько минут. Начинаю волноваться. Срок подходит к концу. Нас не слышат. Очень обидно. Но складывать оружие не хочется. Проверяем передатчики. Решаем укоротить волну и стабилизовать ее кварцем.

Результаты получились хорошие. В следующий срок в телефонных трубках раздается знакомое слияние точек и тире: «Вас слышу».

Выбор волны оказался очень удачным. Москва регулярно поддерживала с нами связь.

В дни с хорошим прохождением волн даже вели телефонный разговор. К микрофону подходил Папанин. Он расспрашивал Либина о строительстве базы, давал советы.

Установление связи с Москвой укрепляло нашу уверенность в том, что предстоящую важную работу мы выполним с честью.

Время проходило незаметно. Показалось солнце. Приближался полярный день. Из Москвы сообщили, что самолеты вылетели на остров Рудольфа. Мы жадно следили за их продвижением. Сетовали на погоду, если она их задерживала в пути. Наконец, самолеты прилетели на станцию Матшар.

День встречи экспедиции уже не за горами. С первой же хорошей погодой она будет у нас.

Ежечасно передаем сводку погоды. Миша Каменецкий сообщает М. И. Шевелеву нужные сведения о состоянии погоды. Зимовка переживает напряженные часы. Все на своих местах, каждый знает, что ему нужно делать, когда самолеты покажутся в воздухе.

Либин проверяет готовность тракторов, вездеходов, кухни, забегает ко мне:

— Ну, как, Филиппыч? Вылетели?

— Готовятся, греют моторы, — отвечаю я.

Это сообщение с быстротой молнии облетает зимовщиков.

Через несколько минут передаю Якову Соломоновичу радостное сообщение: самолеты в воздухе, идут к нам.

Тут все пришло в движение. Заработали тракторы.

Уехали зимовщики, которые должны встречать самолеты на куполе, а я связался с флагманским самолетом Водопьянова.

Пущен в ход радиомаяк, помогающий самолетам прокладывать дорогу в воздухе. Связь проходит четко, без заминки.

С каждым часом самолеты приближаются к острову. «Видим ЗФИ»[1] — передает радист флагманского самолета Сима Иванов.

А через час сообщает:

— Подходим к острову Рудольфа, маяк можете выключить.

Через несколько минут самолеты плавно садятся на купол ледника.

Встреча была радостной. Мы задавали тысячи вопросов.

— Как там жизнь, на Большой Земле?

Хотелось узнать все сразу.

Ко мне в радиорубку первым заходит О. Ю. Шмидт и пишет телеграмму в Москву о благополучном прибытии на остров Рудольфа.

За ним входит синоптик Б. Л. Дзердзеевский. Он держит в руках большой список станций, передающих метеосводки.

— Вот это все придется вам, товарищ Богданов, принимать для меня, — говорит он, протягивая мне список.

Принимать придется метеосводки со всего Советского Союза, из Арктики, Европы и Северной Америки.

---

[1] Земля Франца-Иосифа.

Это большая и утомительная работа. Целыми часами передают радиостанции на большой скорости однообразные колонки цифр, которые в руках синоптика превращаются в циклоны и антициклоны.

За работу принимаемся сразу же в день прилета экспедиции.

Эрнст Теодорович Кренкель с интересом осмотрел радиорубку, передатчики, на которых мы будем держать связь с ним. Осмотром остался доволен, а в особенности качеством монтажа.

— Замечательно! — воскликнул он.

В свою очередь Эрнст Теодорович рассказал нам, как устроена его станция. Она компактна, легка в управлении, хорошо смонтирована. На острове Рудольфа он тщательно ее осмотрел, проверил все ее элементы и пустил в действие.

Ведь это последняя остановка, где можно, в случае порчи, произвести ремонт.

Станция работала хорошо.

Договариваемся о порядке работы после посадки самолетов на Северном полюсе. Чтобы не забыть порядка, записываем в двух экземплярах. Один экземпляр передается мне, другой Кренкелю. Документ скрепили подписями: Папанин, Либин, Кренкель и я.

Этим расписанием работы были предусмотрены все случаи, включая и аварийные.

Связь должна быть установлена уже в первые часы после посадки самолета, как только будет собрана рация.

Кренкель работает на короткой волне пятьдесят семь метров.

Я отвечаю мощным передатчиком на волне четыреста сорок метров.

После первой связи должны быть опробованы запасные волны.

Наблюдения до установления связи ведутся ежечасно. Первые десять минут каждого часа мы следим за Кренкелем, а затем вызываем его; с тридцатой до сороковой минуты каждого часа он следит за нами, и т. д. Исключалась какая-либо возможность прекращения связи.

Для нормальной связи отводились четыре срока в сутки с промежутками в шесть часов. Если же в один из этих обязательных сроков станция УПОЛ в эфире не появится, мы должны вести ежечасное наблюдение до установления связи.

Вылет экспедиции на полюс откладывался из-за плохой погоды.

Держу непрерывную связь с Диксоном, Амдермой. В сроки принимаю метеосводки. Здесь были сводки почти всего Северного полушария. Число слов в них доходило до семи тысяч в сутки.

Такое обилие сводок радовало Бориса Львовича Дзердзеевского. В то же время корреспонденты «Правды» и «Известий» наперебой подбрасывали материал для передачи в редакции газет.

Это были огромнейшие статьи, занимавшие целые газетные полосы и «подвалы».

— Вася, я-таки тебе подбросил парочку статеек, — входя в радиокомнату, вкрадчиво говорил корреспондент «Правды» Бронтман.

Парочка статеек — это означало три-четыре тысячи слов!

За Бронтманом следовал корреспондент «Известий» Виленский, а за ними другие члены экспедиции... Так набиралось для передачи по пять-шесть тысяч слов в сутки.

Работы было так много, что часто приходилось обедать, сидя за радиопередатчиком.

Помимо этих передач, нужно было вести связь с самолетами, вылетавшими на разведку погоды.

Особенно памятен мне разведывательный полет Головина в район Северного полюса. Связь с самолетом установили тотчас после взлета. Бортрадистом летел Коля Стромилов. Сообщения с самолета были лаконически сухие: прошли 85 градус северной широты... идем в зоне маяка... погода такая-то... Затем — 86 градус, 87 градус... и вдруг телеграмма от Головина Шмидту и Шевелеву: «Прошу разрешения дойти до полюса!»

А в радиорубке, затаив дыхание, следят за моей записью Шмидт, Шевелев, Водопьянов, Молоков.

Читают сообщения прямо из-под карандаша.

Шевелев запрашивает, хватит ли горючего.

Через несколько минут Коля выстукивает ответ: «Горючего хватит, идем к полюсу!»

Напряженно ждем...

Самолет уверенно движется к точке, к которой стремилось не одно поколение человечества.

Через каждые полчаса держу связь с самолетом. Вот уже самолет достиг восемьдесят восьмого градуса, затем восемьдесят девятого. Проходят несколько томительных минут. Вдруг в эфире громко, во всю мощность сигнал: «Мы над полюсом!»

На лицах всех присутствующих неописуемая радость.

Шмидт пишет поздравительную телеграмму экипажу. Я ее немедленно передаю.

Все с волнением следят за сообщениями. В стороне — группа штурманов во главе со Спиридоном. На линейках они подсчитывают скорость самолета и, самое главное, — хватит ли бензина на обратный путь. У всех получается один ответ: горючего в обрез.

Дзердзеевский все чаще стал выходить на улицу наблюдать погоду.

Густая облачность была над островом. Видимость уменьшалась с каждым часом. А самолет еще далеко — на восемьдесят четвертом градусе.

Наконец погода испортилась совсем. Туман закрыл купол ледника, где находится аэродром.

Немедленно передаю телеграмму Шевелеву: «Аэродром закрыт, будем принимать самолет внизу на небольшую площадку около зимовки». В эфире все громче раздаются сигналы станции самолета.

Самолет уже близко. Быстрокрылая птица проносится над маяком и идет на посадку.

Перед самой землей останавливается один мотор, лыжи мягко касаются снега, прекращает работу второй мотор.

Машина бежит по аэродрому, замедляя скорость, и останавливается у обрыва.

У всех наблюдавших эту посадку вырывается вздох облегчения.

Все торопливо бегут к самолету поздравить отважных летчиков.

Связь с самолетами во время полетов изобилует множеством острых, критических моментов. Донесения нужно принимать и передавать быстро и четко.

21 мая 1937 года вылетает на полюс красивый оранжевый самолет Водопьянова. На борту самолета отважная четверка: Папанин, Ширшов, Кренкель, Федоров.

Уверенно передает Сима Иванов сообщения с самолета. Все станции Арктики следят за героическим полетом отважных советских исследователей. Четко работает радиоаппаратура. Заметно волнуются М. И. Шевелев и Б. Л. Дзердзеевский.

Тысяча мыслей проносится в голове: а вдруг испортится погода? Найдут ли они хорошую, крепкую льдину? Как сядут на нее?

Зимовщики с нетерпением ожидали вестей из радиорубки.

Радисты всех станций жадно, не пропуская ни одного слова, принимают сообщения самолета.

В 11 часов 12 минут Сима Иванов начал было передавать очередное сообщение, но, передав заголовок телеграммы, бесследно исчез из эфира. По расчету времени самолет должен быть у полюса и произвести посадку. Жадно вслушиваюсь, склонившись над приемником, ищу знакомые сигналы. Так проходит час, второй, третий.

По приказанию Шевелева маяк продолжает работать. А что, если они не нашли подходящей льдины и возвращаются обратно?

И хотя радиомаяк сильно мешает вести наблюдения за эфиром, мы все же не прерываем их.

Наконец, мы решаем создать второй пункт наблюдения на куполе ледника.

Чтобы не было путаницы в эфире, дается указание делать вызовы самолета только рациям островов Рудольфа и Диксона.

Томительно проходит время. Оставшимся трем воздушным кораблям предлагается быть готовыми и в случае продолжительности отсутствия связи с самолетом Водопьянова вылететь на поиски.

Все сходились на одном предположении: отказала радиостанция самолета Водопьянова. А для того чтобы установить станцию Кренкеля, нужно несколько часов.

Чувствую сильную усталость: я не спал более двух суток. Передаю вахту Стромилову, а сам иду поспать часок. Сквозь сон слышу радостный крик: «Связь есть, все живы!»

Началась регулярная радиопередача: Северный полюс — остров Рудольфа — Москва.

Полетели с быстротой молнии первые поздравления отважным героям. Со всех концов Советского Союза — от Москвы до Камчатки — принимаем мы теплые дружеские слова приветствия отважным патриотам нашей родины.

Весь мир облетело известие о достижении Северного полюса большевиками.

Появились телеграммы из-за границы от редакций газет и частных лиц. Газеты просили, умоляли передать им хоть два слова о замечательном рейсе.

Некоторые американские газетные дельцы сообщали, что тираж их газет — несколько миллионов экземпляров, что их газеты распространены во всех штатах Америки, что они с уважением относятся к победам Советского Союза, а пото-

му, — заканчивали они, — «пришлите хоть парочку строк». Предлагались колоссальные гонорары.

Однако мы с ответом не спешили.

У всех была одна мысль — поскорее поделиться победой с народом нашей родины.

Поток приветствий нарастал с каждым часом. Не было времени для сна. Давно были перекрыты все нормы выработки в час.

Полагалось передавать или принимать в час пятьсот пятьдесят слов, а мы уже перевалили за тысячу, давая по две нормы.

Четко работал радиоцентр Диксон. Связь держали опытные радисты Румянцев, Гнеда, Матюшкин, Степанов и другие.

25 мая вылетели на полюс остальные три корабля. Связь с ними поддерживалась также образцово.

Бобков и Кузнецов прекрасно обслуживали передающую часть рации. Не было ни одной аварии или задержки.

Машины работали безотказно; их обслуживал механик Сторожко. Связь с Кренкелем не прекращалась ни на минуту.

Каждое принятое от него сообщение наполняло наши сердца гордостью. Хотелось как можно лучше помочь отважной полюсной экспедиции.

Незабываем день, когда мне пришлось передавать Кренкелю правительственную телеграмму от товарища Сталина и членов Политбюро.

12 июня воздушные корабли улетели на Большую Землю.

Наша станция перешла полностью на обслуживание дрейфующей станции. Четыре раза в сутки Эрнст Теодорович с пунктуальной точностью «вылезал» на своем передатчике в эфир и передавал сведения о погоде, которые затем поступали в Москву. Много материала мы принимали от них также и для газет «Правда» и «Известия»: вся четверка была корреспондентами этих газет. Связь с дрейфующей станцией держали на длинных волнах.

Несмотря на малую мощность передатчиков, слышимость была очень хорошей. Когда же налетала пурга, гоня мириады мелких частиц снега, заряженных электричеством, в приемнике стояли оглушительный треск и шум. Приходилось переходить на короткие волны.

Никогда за все время дрейфа не прекращалась связь со станцией «Северный полюс». Кренкель был очень аккуратен в работе, четко вел передачу и прием.

Ветер был главным источником энергии для работы станции Кренкеля. Небольшой ветрячок заряжал батарею аккумуляторов, а от них и питался передатчик. Поэтому в ветреные дни связь была наиболее оживленной и продолжительной. Обычно Кренкель говорил:

— Привет, Вася, имею для тебя пару тысченок слов. Возьмешь?

Я давал согласие на прием, и работа кипела. Мы обычно расспрашивали Кренкеля о жизни на льдине.

Кренкель интересовался новостями с Большой Земли.

Но ветреная погода сменялась штилем, и тогда Кренкель был скуп на слова. Передавал одну только метеосводку и исчезал до срока.

Иногда штилевая погода задерживалась, запас энергии аккумуляторов иссякал. Тогда работа рации «УПОЛ» поддерживалась другим источником энергии. У папанинцев был запасный аггрегат для станции, называвшийся «солдат-мотор». По внешнему виду это велосипед. Но, вращая ногами педаль этого своеобразного велосипеда, вы не тронетесь с места, а будете вращать динамомашину. Такой способ получения энергии не особенно приятен, а поэтому, когда нужно было в безветреные дни передавать статьи в газеты, среди папанинцев устанавливался такой порядок: чья статья, тот садись и верти «солдат-мотор». Но таких дней было очень мало.

Кренкель с радостью делился с нами всеми новостями, каждым новым открытием. Зимовщики Рудольфа были первыми людьми, узнававшими самые последние научные открытия на Северном полюсе — будь то новая глубина или последние координаты дрейфа.

Все с интересом следили за перемещением льдины. В кают-компании висела карта Центрального полярного бассейна, на которой регулярно фиксировалось положение льдины.

В июле к нам пришел пароход «Садко». Он привез оригинальные говорящие письма для папанинцев и свежие газеты, в которых описывалась эпопея завоевания полюса.

В один из сроков я попросил Кренкеля послушать на рейдовом передатчике работу телефоном. И велико было мое удивление, когда Эрнст Теодорович ответил:

— Вас слышу прекрасно на репродуктор, передача разборчива.

Не теряя ни минуты, просим их согласия на передачу им говорящих писем. Они не заставили долго ждать.

Срочно притащили в рубку патефон, включили вместо микрофона адаптер, и родные нежные слова понеслись через ледяную пустыню в палатку папанинцев.

По их просьбе мы по очереди читали перед микрофоном интересные статьи из газет, отклики заграничной прессы о завоевании полюса; рассказывали им, какие помещены фотографии и т. д. Этими передачами они были очень довольны.

Так была освоена самая северная радиотелефонная линия.

Дни, когда я нес папанинскую вахту, поддерживая связь с дрейфующей станцией «Северный полюс», самые счастливые в моей жизни.

ЛЮДИ РАЗНЫХ ПРОФЕССИЙ

Ф. Н. ЗУЕВ
Плотник,
орденоносец

ДРУЖНАЯ РАБОТА

Узнав, что я собираюсь поступить столяром в Академию связи, Иван Дмитриевич Папанин сказал мне:

— Заключай договор только до весны, чтобы в мае можно было уйти. Поедем мы с тобой, дядя Федя, в экспедицию, зимовать на остров Рудольфа.

— Ладно, — ответил я.

Вот работаю я в столярной мастерской Академии и в то же время внимательно слежу за подготовкой к предстоящей зимовке.

5 мая 1936 года я взял расчет в Академии связи и зачислился в штат зимовки на острове Рудольфа.

Сразу же приступил к упаковке и перевозке всевозможного груза, отправлявшегося в Архангельск.

Все лето ушло на эту работу.

15 августа я прибыл в Архангельск. Там проверял снаряжение экспедиции и грузил его на ледокольный пароход «Русанов».

28 августа «Русанов» покинул Архангельск. Вскоре мы оставили позади Новую Землю.

За мысом Желания появились первые льды, похолодало. Нам выдали теплую одежду.

Чем ближе мы подходили к Земле Франца-Иосифа, тем все плотнее и плотнее становился лед. Стали попадаться белые медведи. Внезапно густой пеленой окутал нас туман. Он не позволил пароходу подойти к бухте Тихой.

Только на вторые сутки туман рассеялся, и «Русанов» добрался до бухты. Здесь мы выгрузили для местных зимовщиков продовольствие, обмундирование, строительные материалы и пошли к острову Рудольфа, пробиваясь сквозь льды.

Первая наша попытка подойти к острову окончилась неудачей. Пришлось вернуться в бухту Тихую. После того как ледовая разведка с самолета дала хорошие результаты, «Русанов» вторично взял курс на Рудольф.

Шли очень медленно.

Не раз останавливались, выжидая появления какого-нибудь маленького разводья.

Наконец, дошли до острова Гарлея. Кругом — сплошные льды. Дороги вперед нет.

Что делать?

Решили осмотреть остров. Может быть, и на нем можно высадиться и построить авиабазу? Иван Дмитриевич и старший помощник капитана Иванов выделили для осмотра острова девять человек, в том числе и меня. Взяв двух собак, мы отправились на берег.

Шли по сильно торосистому льду. Часа через полтора достигли острова с северной стороны.

Хорошо осмотрели все низины и возвышенности. Оказалось, что для аэродрома место здесь вполне пригодное; нужно было только подыскать площадку для постройки станции. Подходя к западному берегу острова, вдруг слышим: кто-то кричит.

Иван Дмитриевич остановился и спрашивает: «Что такое?»

Вскоре выяснилось, что Сторожко открыл маленькое озеро.

Минут через десять мы подошли к берегу озера. На гряде мелких камней мы и наметили построить станцию.

Однако зашли мы далеко, и нужно было подумать о возвращении; к тому же за время нашего пребывания на острове окружающий его лед пришел в движение.

Мы быстро спустились к берегу. Посмотрели кругом. Да! Дело серьезное! Трудно будет пробираться на «Русанов».

Вот тут и блеснули смелостью и находчивостью Иван Дмитриевич и Иванов.

По их предложению собрали мы все свои пояса, веревки и

из них сделали одну длинную в восемь метров веревку. Двое людей, взявшись за конец веревки, перешли на одну из льдин, а мы баграми и шестами оттолкнули ее по направлению к другой, более устойчивой льдине. После того как эти двое перебрались на другую льдину, мы в свою очередь тоже перешли на одну из льдин. Направившиеся первыми подтянули нашу льдину к себе. Так переправлялись мы в течение пяти-шести часов. Все шло хорошо, только вот Латыгин и Сторожко, добравшись до берега, пошли отдельно от остальных. За это получили они от Ивана Дмитриевича замечание: ни в коем случае нельзя в такие тяжелые моменты разделяться на мелкие группы.

С большим трудом и риском, промокшие, выбрались мы, наконец, к торосистым полям.

Взойдя на высокий торос, я увидел поблизости группу людей. Это были наши строители во главе с Ульяновским. Они на лодке по разводьям во льдах пробирались к нам на помощь.

Капитан Бурке, заметив сильное перемещение льда за время нашего отсутствия на пароходе, видно, очень забеспокоился.

К ночи добрались мы до «Русанова». Раз появились разводья, значит на остров Гарлея высаживаться уже не следует, а надо пробираться на Рудольф!

Иван Дмитриевич сказал: «Хорош Гарлей, а Рудольф лучше!»

Хотя и с трудом, но все же мы достигли юго-западного берега острова Рудольфа. Дальше двигаться было совершенно невозможно. Снова отобрали людей для похода к месту зимовки. Направляясь к видневшимся вдалеке каким-то строениям, мы как зайцы скакали по торосам.

Прошли около восьми километров, пока не увидели домика, выстроенного в 1932 году, где тогда зимовало четыре человека во главе с Балабиным.

Начали поиски места для устройства аэродрома. В четырех километрах от берега, на вершине глетчера, оказалось как будто подходящее место. Веревкой промерили вдоль и поперек купол, склоны, скаты. Вычисления показали, что здесь безусловно можно будет стартовать самолетам, предназначаемым для экспедиции на Северный полюс.

С вершины этого глетчера мы заметили, что западнее мыса Аук к мысу Столбовому тянется узкая полоса мелкобитого льда, вперемежку с разводьями. Значит, пробраться к мысу Столбовому теперь не так уж трудно.

Двинулись в обратный путь.

Капитан, выслушав нас, развернул пароход, и мы пошли к мысу Столбовому.

Остановились. Пришвартовались к хорошей ровной льдине. Начали готовиться к выгрузке.

Разбившись на две группы, отправились намечать дорогу. Одна как будто шла прямо к берегу, другая огибала мыс Столбовой и шла к старой зимовке, где предполагалось строительство станции.

На крутом повороте этой дороги у обрыва ледника лед был сильно подмыт и не выдержал бы тяжести трактора.

Мы решили пробираться к предназначенному для зимовки месту по снежным низинам через две небольших каменных перемычки. Путь удлинялся километра на четыре.

Проверяя эту дорогу, Иван Дмитриевич неожиданно попал в глубокую яму, занесенную свежим снегом. Он с трудом оттуда выбрался. Позже было обнаружено еще несколько таких промывов. Это обстоятельство заставило выбрать место строительства в полутора километрах от берега.

Иван Дмитриевич нашел ровную площадку, воткнул кол и сказал: «Здесь и будем строиться».

Потом указал, где и что должны мы строить, — где дом, где склады.

Начали строить дорогу по льду. Через трещины навели мосты, сравняли подъемы. Работали бригадами. Одни бригады строили, другие с топорами и кирками пробивали в торосах дорогу для вездеходов и тракторов. Одновременно закончилась и подготовка к разгрузке парохода. Наконец, по специальным помостам, один за другим, с корабля сошли тракторы, а за ними два вездехода.

Быстро собрали сани, на которых и началась перевозка груза на берег.

Работали по-стахановски. С каждым часом место выгрузки на берегу все больше и больше заполнялось ящиками, дровами, бочками, углем, бревнами, досками, лотками, кирпичем, толем.

Строители после выгрузки бревен сразу же отправились к месту постройки станции.

Перевезенные трактором лесоматериалы разбирали по меткам и размещали по разным объектам.

Быстро строилась наша станция. Один за другим выросли два жилых дома, радиорубка, скотный двор, гараж, мастерская, баня, три склада.

Работали круглые сутки. Иван Дмитриевич как будто и

вовсе не спал в эти дни. Всегда его можно было встретить то на борту парохода, то на строительстве. Он отдавал распоряжения, делал замечания.

Большие расстояния его не смущали; бегал он все время без шапки.

Но «Русанову» пора было уходить.

Иван Дмитриевич из опыта старых зимовок знал, что мне и Лебедеву трудно будет одним закончить строительство, поэтому он договорился с Яковом Соломоновичем Либиным, чтобы зимовать осталось еще 2—3 строителя.

Мне он сказал: «Присматривайся к людям, кого можно будет оставить на зимовку».

Решено было оставить орденоносца-челюскинца Кудрявцева, Крутикова и Сенчукова.

Пока мы строили станцию, «Русанов» вторично сходил в бухту Тихую, привез новый груз, в том числе горючее для самолетов.

Оставаться «Русанову» долго нельзя было. Он мог быть затерт льдами, которые надвигались с севера, и мы попрощались с ним.

Осталось нас пять человек строителей. Предстояло еще очень много работы.

Нужно было закончить строительство технического склада, устроить два тамбура у жилых домов, отделать кладовую для кухни и аккумуляторную в радиорубке, сделать новый предбанник, кладовую и коридор в механической мастерской, подшить коробки в трех зданиях. Становилось все темнее, а работали мы почти все время на открытом воздухе.

Были готовы лишь остовы жилых домов. В домах предстояло сделать двенадцать комнат, устроить кают-компанию и кладовую в кухне. Помимо всего намечалась постройка столярной мастерской на пять человек.

До наступления полярной ночи необходимо было убрать все имущество в помещения и запастись углем по крайней мере до марта. Раздумывать было некогда,— нужно было действовать, не считаясь со временем.

Хотелось все это закончить к 7 ноября, чтобы праздник встретить в уютной и радостной обстановке.

4 ноября сильным ураганом снесло наш технический склад. Все имущество, находящееся в нем, могло быть занесено снегом.

Механики быстро подвели провода, зажгли прожекторы, а строители, несмотря на ветер и мороз, за четыре дня часть склада восстановили.

На торжественном вечере, посвященном годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, наш начальник Либин заявил, что с работой мы справились на «отлично».

Выполняя задание начальника зимовки по изготовлению всевозможных деталей, связанных с оборудованием подсобного хозяйства на аэродроме, мы изготовляли лестницы, стремянки, козлы, башмаки, нарты, лопаты, совки, скребки, щетки и другой подсобный инвентарь.

Весной строителям дано было новое задание — сделать из склада на старой зимовке домик и перевезти его на аэродром. И с этой работой мы справились.

Склад разобрали, перевезли на вездеходах на зимовку. Здесь его поставили на полозья, обвязали тросом и перетащили наверх. Домик этот мы отеплили: обшили фанерой, поставили печь-времянку. Устроили в домике верстак для работы на тисках, койки на четырех человек, поставили стол, скамейки, прикрепили полочки, провели телефон — одним словом, сделали все, что нужно было для встречи самолетов.

19 апреля один за другим спустились на наш аэродром четыре гиганта-самолета, привезших наших дорогих товарищей. Многие из нас перебрались на аэродром, где жили и делали все необходимое, согласно заданиям Ивана Дмитриевича.

Весело и дружно прожили мы период пребывания у нас полюсной экспедиции.

Осенью 1937 года мы получили известие о предстоящем прибытии к нам новой экспедиции под начальством Шевелева. Начались приготовления к встрече.

Среди участников этой экспедиции было много наших знакомых, которые привезли много радостного, нового. Мы получили письма и газеты. Многие из нас получили также первые говорящие письма.

Одно такое письмо было от жены моей Саши, другое от дочки Тони.

Вот что, волнуясь, сказала мне Тоня: «Здравствуй, дорогой папочка! Шлю горячий привет и крепко целую. Дорогой папочка, я была на физкультурном параде и сама преподнесла цветы нашему товарищу Сталину. Я здорова. Два раза была в пионерском лагере. Целую тебя. Тоня».

Сердце мое сжалось, слезы показались на глазах. Я радовался за свою дочь и гордился тем, что ей выпала высокая честь преподнести цветы лучшему другу всего трудового человечества.

Матвей Ильич Козлов много раз заводил патефон, ин-

структировал, как нужно ставить письма на диск, пускал патефон, и все присутствующие с любопытством и волнением слушали и восхищались точностью передачи речи.

Еще в середине лета мы узнали, что на ледокольном пароходе «Русанов» и пароходах «Рошаль» и «Пролетарий», направляются грузы для зимовщиков бухты Тихой и для нас. На этих же пароходах должны прибыть жены Чернышева, Курбатова, Болдина и моя.

На второй год зимовки я был назначен завхозом. Нам, плотникам и столярам, пришлось часто менять свои профессии. Так, Лебедеву, кроме столярной работы, пришлось временно заняться починкой обуви.

Все чаще думали мы о свидании с нашими женами. Скоро ли они приедут?

По подвижке льда видно было, что подход к острову Рудольфа очень труден.

Поэтому Шевелев распорядился грузы с «Рошаля» и «Пролетария» перегрузить в бухте Тихой на «Русанов».

В это время дежуривший у нас самолет Мазурука готовился к вылету на Большую Землю через бухту Тихую. На самолет взяли Болдина, Курбатова и меня.

Прибыли мы в бухту Тихую 15 октября, покружились за островом Скотт-Кельти над пароходами, которые еще не дошли до бухты, и благополучно опустились на куполе ледника у станции.

Утром пошли на лыжах через пролив навстречу пароходам.

Вася Курбатов лыж не взял, а дорога была очень торосистая, два раз он провалился в воду. Мокрый, в валенках, он шел не отставая.

Часа через три мы перебрались на южный берег острова Скотт-Кельти.

Увидев движущиеся нам навстречу пароходы, мы стали перегонять друг друга.

Ведь там на пароходах были наши самые любимые, дорогие...

Пятнадцать месяцев мы были в разлуке.

На другой день началась выгрузка. Команды пароходов, зимовщики бухты Тихой, летный состав самолетов Мазурука и Чухновского — все принимали участие в выгрузке. «Русанов» с грузом для острова Рудольфа ушел по назначению и вскоре снова вернулся в бухту Тихую.

Вторичный рейс на остров Рудольфа был невозможен, и 1 ноября пароходы отправились на Большую Землю, взяв на борт смену зимовщиков бухты Тихой, несколько зимовщиков

с острова Рудольфа, наших жен и экипаж самолета Мазурука. К несчастью, началась передвижка льда, и «Русанов», проводя сквозь льды «Рошаль» и «Пролетарий», сломал себе руль. Нужен был ремонт.

Началась подготовка к электросварке. Пока ремонтировали руль, ударил двадцатипятиградусный мороз.

Льды сковало.

Корабли наши не могли сдвинуться с места и зазимовали в полутора километрах от бухты Тихой.

7 ноября торжественно отметили годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Произносили тосты, шутили, не умолкал патефон.

19 ноября утром, распростившись с бухтой Тихой, Болдин, Курбатов и я на самолете Чухновского перелетели на Рудольф. На борту самолета был также необходимый для зимовки груз.

В течение полярной ночи мы изучали историю СССР, прочитали много произведений Горького, Барбюса, Пушкина, Лермонтова.

26 февраля на самолете Мошковского из бухты Тихой на Рудольф прилетели жены Болдина, Курбатова и моя.

Как-то радио известило нас: «Рудольф, слушай, с вами будут говорить ваши родные и друзья». Все с большим вниманием, затаив дыхание, слушали каждое слово с Большой Земли от жен и детей.

Слушая по радио дочь Катю, жена моя Саша утирала глаза. Бабушкин сказал мне: «Молодец Катя! Пошли сейчас телеграмму и поблагодари за выступление».

После этой переклички часто мы вспоминали о выступлении наших детей.

Праздник Первого мая провели дружно и весело. К праздничному столу было приготовлено много вкусных блюд и напитков. Повар Курбатов смастерил нам торт, а Костя Гурский — «изысканные» напитки, названные им «Стенолаз» и «Бодяга».

15 мая Курбатова и Болдина на самолете Котова перелетели в бухту Тихую, а оттуда на «Русанове» отправились на Большую Землю. Моя жена осталась зимовать в качестве прачки и помощницы Пурманцева.

Жизнь стала легче. Солнце с каждым днем поднималось все выше и выше. Камни как будто вырастали из-под снега.

Вскоре прилетели птицы. У старой зимовки был обнаружен полярный мак.

Как-то незаметно прошла большая работа по подготовке станции к сдаче новой смене.

29 августа «Русанов» под командой молодого капитана Николая Николаевича Иванова мастерски пришвартовался к береговому припаю у мыса Столбового. Началась разгрузка, а затем и погрузка.

Все работали умело, энергично. В пять дней весь груз новой смены зимовщиков был на берегу, а наш вместе с тарой — около тысячи штук бочек — на борту парохода.

Наша зимовка кончилась.

★

В. В. КУРБАТОВ
Повар, орденоносец

ЦЕХ ПИТАНИЯ

С 1912 года начал я работать по общественному питанию. Сначала работал учеником повара.

В течение трех лет должен я был пройти все виды поварского искусства: приготовление корнеплодов, обработку дичи, рыбы, мяса и т. д. В то же время меня то и дело использовали на побегушках. Работать приходилось по десять — двенадцать часов.

На обязанности мальчика-ученика лежала заготовка всех гарниров для горячих и холодных блюд. Приказания мастеров, как правило, сопровождались подзатыльниками, от которых невольно выступали слезы. Жаловаться некому, да и нельзя было — выгонят. Выходных дней не полагалось.

Платили очень скудно. Вместе с революцией пришла и новая жизнь. Появились специальные поварские курсы и даже институты, откуда выпускались повара-инженеры.

В 1934 году я познакомился с И. Д. Папаниным. Он пригласил меня поехать на зимовку на мыс Челюскина. Сначала я немного трусил, все раздумывал, стоит ли ехать. Отрываться от Большой Земли не очень-то хотелось.

На мысе Челюскина прожил год.

Все было благополучно. Народу там было много. Закончили зимовку на «хорошо», и коллектив зимовщиков дал мне похвальный отзыв.

Вскоре началась подготовка к экспедиции на Северный полюс. Зная мою работу, И. Д. Папанин предложил мне поехать на остров Рудольфа. При этом он заявил мне, что экспедиция будет очень важная. Узнав, что коллектив зимовщиков предполагается почти в том же составе, какой был и на мысе

Челюскина, я согласился поехать на два года, хотя срок сначала показался мне очень уж большим.

Начал готовиться к отъезду. Приобретал необходимый кухонный инвентарь, продукты, с которыми должен был работать в течение двух лет, и отправлял в Архангельск, где все это погружалось на ледокольный пароход «Русанов».

Трюмы и палуба этого корабля были заполнены разнообразным грузом: продуктами, фуражом, скотом, домами в разобранном виде, тракторами, вездеходами, самолетами. Было также погружено три десятка хороших полярных собак, являющихся в условиях Арктики незаменимыми помощниками.

Трое суток шли по чистой воде. Покачивало. Это самое неприятное ощущение в море. Качка доходила до восьми баллов и больше. С каждым днем становилось все пасмурнее, дул холодный ветер, лил дождь, шел снег, начал встречаться битый лед, а за ним и ледяные поля с торосами. Вот она — Арктика! Замирал жалобный крик следовавших за нами чаек, то тут, то там показывались ныряющие нерпы и морские зайцы.

Пароход находился среди льдов, и можно было ожидать появления белого медведя.

Путь становился труднее, лед все утолщался, и там, где нельзя было пройти, его взрывали аммоналом. Упорно двигались вперед. За сутки до прихода к острову, километрах в трех от берега, увидели куполообразный ледник и обрывы с обнаженными камнями. У мыса Столбовой в торосистых льдах «Русанов» остановился.

Погрузив наш кухонный инвентарь на трактор, отправился я с незаменимым моим помощником Василием Дмитриевичем Пурманцевым вглубь острова, который, признаться, мне не понравился. Всюду груды камней, слежавшийся снег — и больше ничего.

Выбрав место поудобнее, я говорю Василию Дмитриевичу:

— Ну, Дмитрич, здесь вот и должен быть наш цех питания!

Задача у нас была такая: на открытом воздухе оборудовать кухню и обеспечить всех горячей пищей.

Прежде всего мы установили между камнями три котла и кипятильник. Но где достать пресную воду? Лед и вода были солоны и в пищу не годились. Долго искали мы подходящую стамуху, лед которой давал бы пресную воду. Наконец, нашли такой лед, наполнили им котлы, разожгли костер, и наша фабрика-кухня заработала полным ходом. Дмитрич

примостился на кухне: режет хлеб, кипятит чай. Его, самого старого полярника в нашем коллективе, ничуть не смущала обстановка.

Много усилий нам пришлось затратить в тот день на приготовление горячей пищи. Лед упорно не хотел таять, вода — кипеть, а время — ждать.

Все же мы остались победителями, и в точно назначенное время арктический обед из трех блюд был готов. Звук колокола известил о времени обеда. Зимовщики буквально сбегались обедать, так как работали все на холоде и очень уставали.

Камни, которыми был усеян берег, заменяли столы и стулья. Не взирая на это, обед съедался с неменьшим аппетитом, чем если бы это происходило в удобной столовой.

Так состоялось открытие цеха питания.

Спустя день началась пурга, сопровождавшаяся сильным ветром. Камни покрылись толстым слоем снега, и казалось, будто нашу столовую кто-то заботливо принарядил, покрыв «столы» белоснежными скатертями.

Работать становилось все труднее. Сильными порывами ветра из-под котлов выдувало горящие дрова.

Снег, смешанный с выдуваемой из-под костра золой, залеплял лицо, глаза. Но это нас не пугало. Работа шла. Запах горячих и вкусных блюд шел из наших котлов. Взятые обязательства выполнялись.

Вскоре пустынный остров Рудольфа украсился группой хороших и уютных домиков, в которых и разместился наш коллектив из двадцати одного человека.

В одном из домов была размещена оборудованная кухня. Мне поставили плиту, устроили хорошую столовую, дали удобную кладовую. Я начал работать в нормальных условиях.

Наступили сумерки, предвещающие полярную ночь. Раздались прощальные гудки ледокола, и вот мы остались одни, чтобы дружно работать и с честью выполнять возложенное на нас партией и правительством задание.

Полярный повар в любых условиях должен кормить хорошо и вкусно.

Меню составляла комиссия из трех человек — врача, повара и одного из зимовщиков. Меню это вывешивалось в кают-компании, и каждый зимовщик мог внести свои пожелания: одни предпочитают пельмени, другие — пирожки. Зимовщики, надо сказать, очень любят мучные изделия и просят, чтобы раза два в декаду обязательно было пирожное.

Таким образом составлялось разнообразнейшее декадное меню.

Я же старался не только вкусно приготовить, но и красиво оформить подаваемые блюда.

Большинство продуктов завозится в Арктику в консервированном и сухом виде. Такие продукты вскоре приедаются, а поэтому пищу на зимовках необходимо всячески разнообразить.

Обычно засылают много сгущенного молока. Не каждый любит такое молоко. Но из сгущенного молока можно сделать кофе с молоком, мороженое. Я из этого молока вырабатывал также сладкий творог, а потом приготовлял либо сырнички, либо блинчики с творогом.

Творог из сгущенного молока делается так: сгущенное молоко разбавляется кипятком до степени жидкости обычного молока, затем в него вливается порция уксусной эссенции; молоко сворачивается, и получается творог, который нужно отбрасывать на решето.

Свежих овощей у нас не было, а зимовщики любили салаты.

Картофель, капуста, — все было в замороженном виде. Приходилось изворачиваться.

Замороженный картофель я обваривал кипятком, после чего образовывалась на нем ледяная корочка. Быстро очистив картофель, я крошил его и опускал в кипяток. Получался натуральный свежий картофель, без сладкого привкуса.

С мороженой капустой я проделывал такую же операцию, после чего из нее вырабатывались голубцы, запеканки, супы.

Консервированное мясо я превращал в фарш, а фарш шел на блинчики с мясом, чебуреки, форшмаки и т. д.

Большим успехом пользовались у зимовщиков капуста-провансаль, маринованная селедка, пельмени, вареники и т. д.

Применялось у нас также и диэтическое питание, которое устанавливалось по предписанию врача.

За упорной и повседневной работой прошла полярная ночь, длившаяся четыре месяца.

Появилось долгожданное солнце.

Очень часто запах готовящихся блюд привлекал странствующего медведя, который преспокойно подходил к дому и самым бесцеремонным образом заглядывал в открытую форточку на кухню.

Так как незваный гость был не совсем безопасен, то приходилось с ним поступать довольно-таки жестоко. Таким

образом, наш стол нередко обновлялся медвежьими отбивными.

Тут необходимо заметить, что если медвежье мясо плохо обезжирить, то оно не так вкусно. Зато из хорошо обезжиренной медвежатины получаются прекрасные шашлыки, отбивные, ромштексы, беф-строгановы.

Зимовщики, бывало, спросят, из какого мяса изготовлено кушанье. Скажешь — говядина или бычок, и люди довольны.

Топили мы плиту углем. Запасли его около семидесяти тонн. Плита была с двумя духовками. Для того чтобы постоянно иметь горячую воду, мы вмазали в плиту бензиновую бочку, которую набивали снегом.

Снег для кухни заготовливался всем коллективом. Снег пилили и таскали на кухню.

Вода на острове Рудольфа была не очень вкусная из-за недостаточного количества в ней минеральных солей. Необходимо поэтому завозить на полярные станции соответствующие минералы, которые и добавлять в воду.

Пили зимовщики и сырую холодную воду, но никто ничем не болел.

Большая работа велась по подготовке аэродрома для встречи экспедиции на Северный полюс. К встрече гостей усиленно готовились на кухне.

И. Д. Папанин предложил заготовить пельменей в количестве пяти тысяч штук. Эти пельмени я делал ночами. Задание выполнил полностью.

Пельмени я упаковал в банки, заморозил. К прилету экспедиции для наших дорогих папанинцев были готовы свиные отбивные, бифштексы и всякая другая снедь.

Рано утром 19 апреля высоко над горизонтом показались стальные птицы. Через несколько минут самолеты, сделав приветственные круги, пошли на посадку.

Наши гости остались довольны встречей. Для нас же их прибытие было большой радостью еще потому, что мы получили от родных и знакомых долгожданные письма.

Праздновался день Первого мая. За столами, заставленными красиво оформленными блюдами, разными закусками, кондитерскими изделиями, разместилась наша большая семья. От имени всего коллектива Отто Юльевич Шмидт выразил мне благодарность за хорошее оформление праздничного стола.

С приездом экспедиции моя работа стала еще более разнообразной и интересной. Для зимовщиков, работавших на аэродроме, нередко приходилось доставлять обеды на само-

лете «У-2», управляемом летчиками Козловым, Мазуруком или Мошковским.

Такой способ доставки обедов (так сказать, «на дом») мне очень нравился.

Коллектив нашей зимовки был дружный, спаянный. Бывало, конечно, что иногда и испортится настроение, но в таком случае каждый старался друг друга подбодрить.

Работать на Севере труднее, чем в обычных условиях. В Москве я работал на фабрике-кухне заведующим производством; восемь часов отработал, и все. На зимовке же нужно и завтрак приготовить, и обед, и ужин, а после этого ты должен спецовку постирать, столы убрать, посуду помыть. За год нашу зимовку посетило три экспедиции. Так как кормить надо было много людей, то работы на кухне хватало вдоволь. Хорошо еще, что мух на зимовке не было.

В июле 1937 года за хорошую работу в Арктике я был награжден правительством орденом «Знак почета».

★

В. В. БОБКОВ
Радиотехник

НАШ РАДИОМАЯК

По своему географическому положению остров Рудольфа был удобен не только для посадки самолетов полюсной экспедиции, но и для постройки на нем радиостанции. На этом высоком острове, открытом в сторону севера и расположенном ближе всех островов Земли Франца-Иосифа к Северному полюсу, были хорошие условия и для работы радиомаяка.

Началась разгрузка «Русанова», доставившего нас на остров Рудольфа. Двинулись в путь тракторы, везя за собой тяжело нагруженные сани. Первым грузом, перевезенным на берег, были радиомачты и домик радиомаяка.

Вскоре метеоролог Каменецкий, штурман Рубинштейн и я перенесли азимут миры с зимовки Фиала на площадку, где должны быть построены радиомаяк и радиостанция. Площадка была избрана ровная. К северу, западу и югу от нее места были открытые. Зато на востоке возвышался вековой ледник, на вершине которого был устроен впоследствии аэродром.

Работа по строительству радиомаяка и радиостанции по-

шла полным ходом. Решено было поставить тридцать две мачты высотой в шесть с половиной метров и три мачты высотой в двадцать пять метров. Для того чтобы установить мачты, нужно было пробить каменистый грунт и вечную мерзлоту.

Решили взрывать землю аммоналом.

Стояла осенняя пора. Не переставая, моросил дождь. Промокшая одежда покрывалась ледяной коркой. И. Д. Папанин ежечасно появлялся на площадке.

Вот снова появился Иван Дмитриевич. Лицо его забрызгано глиной. Он не спал уже более суток.

— Быстрей, братки, быстрей — время не ждет! — торопил он.

Тем временем начальник зимовки Либин и рабочие поднимали столб. Столб был тяжелый, мокрый. Они напрягали все силы, но столб не поддавался. Подскочил Иван Дмитриевич и помог им поднять столб.

Наконец, выросла величественная панорама строительства радиомаяка.

С востока надвигался лед. Осторожный капитан Бурке, видя грозящую пароходу опасность, дал тревожные гудки. Команда парохода и строительные рабочие побежали к судну.

Иван Дмитриевич в последний раз осмотрел строительство. Сделана только половина намеченного, но пароход ждать не мог, и сорок строителей покинули остров.

Иван Дмитриевич собрал всех нас. Помню, как многозначительно взглянул он на начальника зимовки Либина, потом крепко пожал всем руки и сказал:

— До свидания, дорогие братки, вы достроите, на вас я надеюсь!

Раздался прощальный гудок «Русанова». Волнующее эхо огласило молчаливые просторы Арктики. Пароход уходил. Отплывающие махали руками и шапками, они желали нам удачи.

Нас осталось 21 человек. Мы стояли на льдине. Пароход удалялся все дальше и дальше, к берегам Большой Земли, нашей дорогой родины.

Надвигалась арктическая зима. Дули северо-восточные ветры. С купола ледника неслась пурга. Она заносила бревна, у домов образовались высокие сугробы. Наружные работы по строительству радиомаяка подходили к концу.

Вечерами мы собирались у репродуктора, чтобы послушать последние известия. Часто мы получали теплые теле-

граммы от Ивана Дмитриевича. Они вселяли в нас силу, бодрость. Мы чувствовали заботу о нас.

Мы приступили к внутреннему монтажу радиостанции и радиомаяка. С каждым днем преображалась радиорубка. Покрасили стены, и вот уже работают радиомаяк, длинноволновый и коротковолновый передатчики. Оборудован стол дежурного техника, на стене силовые щиты управления радиостанцией. Чистое, светлое помещение, богатая аппаратура радовали глаз. Радиорубка была гордостью зимовщиков.

По инициативе старшего радиотехника Богданова было решено устроить выделенный приемный пункт. Когда работал радиомаяк, то из-за сильных помех от передатчиков вести прием в радиорубке было невозможно. Выделенный приемный пункт разрешил эту задачу.

В одной из комнат жилого дома, на расстоянии около двухсот метров от радиостанции, были установлены приемники и аккумуляторы, а на крыше дома подвешены антенны. Для соединения приемного пункта с передающим между ними по земле были проложены изолированные провода. По этим проводам велась телефонная связь и управление работой передатчиков при помощи системы реле. Радист, сидя в приемном пункте, мог одновременно не только слушать самолет, но и передавать ему любые сообщения.

В январе 1937 года мы рапортовали руководству Главсевморпути и И. Д. Папанину о полной готовности зимовки к приему и обслуживанию полюсной экспедиции.

Мы одержали большую победу, выполнив досрочно план пуска всех аггрегатов радиостанции.

К середине полярной ночи зимовка входила в нормальную жизнь. Кончились бесконечные авралы. Мы регулярно и сытно питались, ходили в баню, вели культурный образ жизни.

Через каждые шесть часов метеоролог Каменецкий давал радисту метеосводку для передачи ее на остров Диксона. В любую погоду метеосводки передавались во-время и регулярно.

Полярная ночь подходила к концу. Мы стали получать телеграммы о готовящемся вылете самолетов из Москвы.

Профорг созвал общее собрание. Докладывал начальник зимовки Либин. Как всегда, требовательный к себе и к своим подчиненным, он дал конкретное задание каждому из нас. После собрания все зимовщики еще раз до мелочей проверили свою готовность к приему экспедиции.

Предстояла большая и серьезная работа. Каждый понимал, что от работы нашей авиабазы будет зависеть успех полюсной экспедиции в целом. Работники радиорубки Богданов, Бобков и Кузнецов осваивали дальние связи. Связь с Диксоном, мысом Челюскина, Амдермой, мысом Желания, Шпицбергеном, бухтой Тихой была бесперебойной. Проверяли радиомаяк на пеленг-зону, но как следует проверить работу радиомаяка в наших условиях можно было только самолетом. Самолета на острове Рудольфа пока еще не было.

В середине апреля 1937 года из Маточкина Шара самолеты полюсной экспедиции вылетели на остров Рудольфа.

Метеоролог Каменецкий не спит уже более суток: он ежечасно передает метеосводки. Радисты держат непрерывную связь с самолетами. Через два часа после вылета экспедиции из Маточкина Шара мы получили сообщение: «Вошли в зону радиомаяка, слышимость хорошая, все в порядке». На Рудольфе стояла ясная, солнечная погода. Все зимовщики нетерпеливо ждали гостей. Спустя четыре часа мы получили телеграмму: «Видим остров Гукера и южный остров Земли Франца-Иосифа». А еще через два часа над островом Рудольфа четыре краснокрылых самолета сделали приветственный круг.

Я получил распоряжение выключить радиомаяк, вышел из радиорубки и увидел, как приземлялся последний самолет.

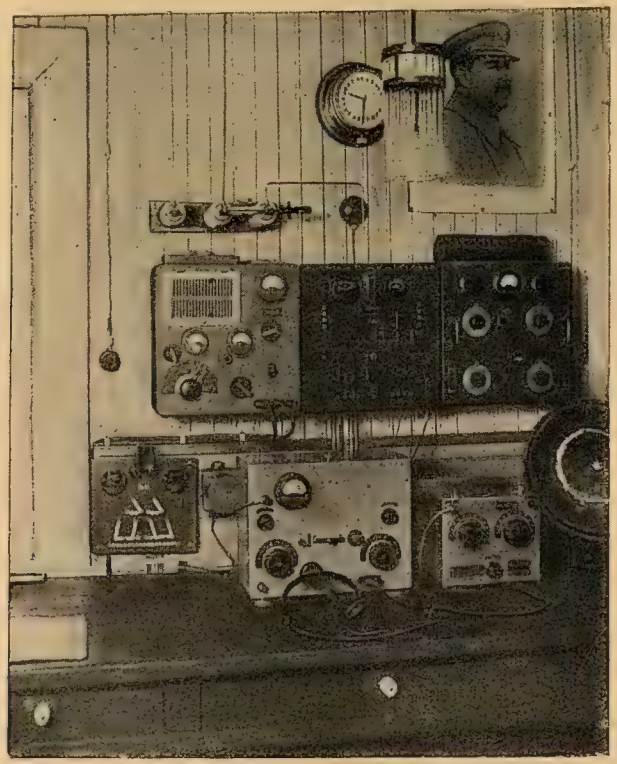
От ослепительно яркого солнца кололо в глазах.

Все самолеты совершили посадку благополучно. Остался последний этап — прыжок к центру Арктики.

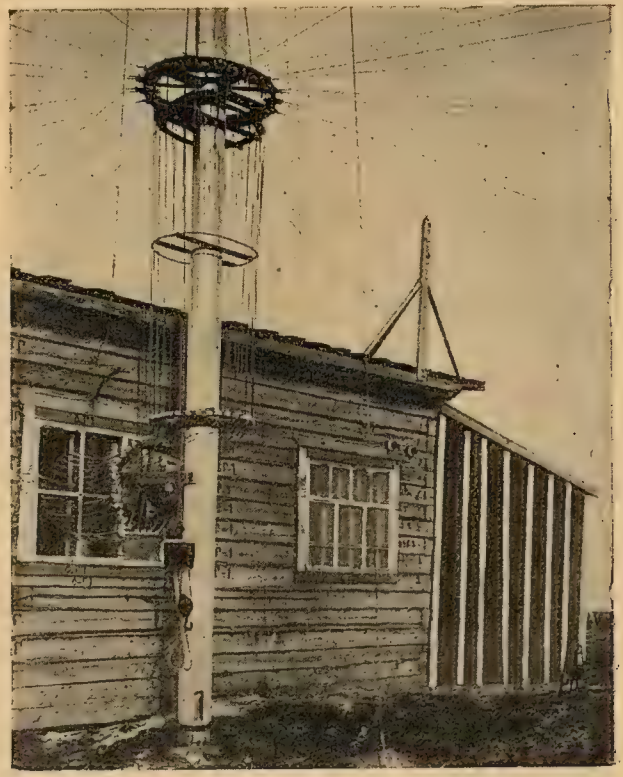
Вечером радиорубку посетил Иван Дмитриевич. Вначале он долго стоял у здания радиомаяка, смотрел на густую сеть антенных проводов, паутиной обволакивающих здание. Потом вошел в радиорубку. Внимательно разглядывал машинную, где стояли бензиновые моторы с динамомашинами. Ознакомился с аппаратной, осмотрел передатчики, радиомаяк. Всем интересовался, обо всем расспрашивал. Уходя, сказал:

— Молодцы, сделали хорошо!

На следующий день утром пришел заряжать свои аккумуляторы Эрнст Теодорович Кренкель. К вечеру аккумуляторы были заряжены. Как заядлый радиолюбитель, Кренкель развернул свою радиостанцию на полу. Вместе с радистом Стромиловым он стал звать радиолюбителей. Закончив вызов, Кренкель стал слушать: его вызывали пять любительских станций.

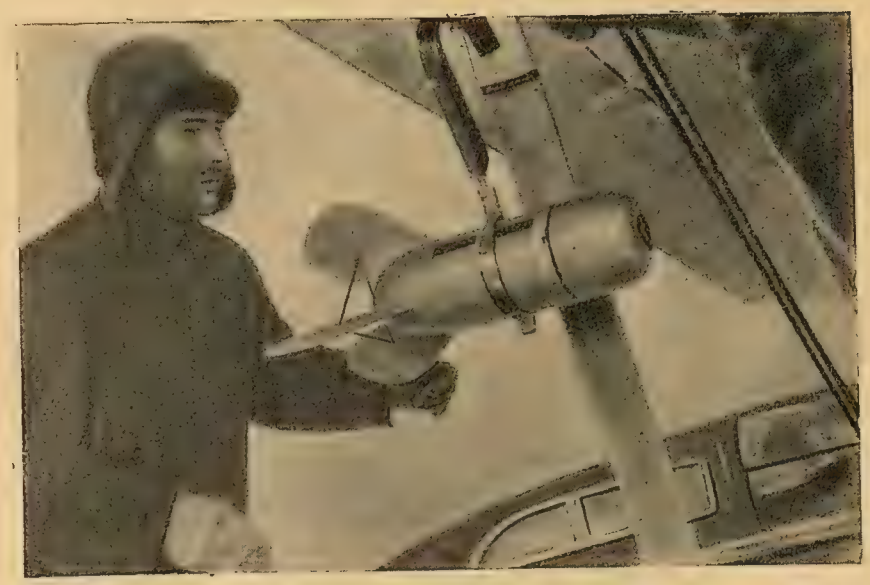


Стол дежурного радиотехника



Сеть антенных проводов радиомаяка

Метеорологическая площадка



М. М. Каменецкий прикрепляет метеорограф к самолету

Архив
Библиотека
им. В. А.

— Какой золотой эфир! — воскликнул Кренкель.

В самом деле, условия приема на Рудольфе исключительно хороши.

Шли дни. Погода стала улучшаться. Флаг-штурман экспедиции Спирин решил приступить к проверке северной зоны радиомаяка. Он организовал экспедицию на собаках. Каюром был Александр Болдин. На санях были установлены приемник, батареи питания и антенна. И вот эта экспедиция, которую мы в шутку назвали амундсеновской, отправилась в путь.

Болдин взмахнул кнутом, собаки рванулись. Спирин, надев телефонные наушники, держался за приемник. Вскоре экспедиция скрылась за ледником. Путешествие продолжалось недолго. Пройдя несколько километров по зоне, сани подъехали к высокому обрыву. Здесь оканчивался остров и начинался Северный Ледовитый океан. Там, дальше, уже не было ни одного острова, ни одного куска земли вплоть до берегов Северной Америки. Впрочем, этого никто еще не проверял. Что ж, папанинцы проверят!

Наконец, установилась совсем хорошая погода. Флаг-штурман Спирин и Е. К. Федоров на самолете «У-2» вылетели по пятьдесят восьмому меридиану на юг проверить зону радиомаяка. Через три часа они должны были вернуться.

Равномерно, как часы, работал радиомаяк, посылая в эфир буквы «А» «Н».

Прошло четыре часа. Самолета нет.

Прошло пять, шесть, восемь, десять часов.

Самолета все нет.

На зимовке начали беспокоиться. Стали подумывать о поисках пропавшего самолета. Отдали распоряжение всем близлежащим станциям следить за его позывными.

В эти дни в эфире было непрохождение коротких волн.

Прошло тридцать шесть часов. Самолета все не было.

Самолет Головина дважды летал на поиски — никаких следов.

Было решено послать экспедицию в составе механиков Сторожко и Латыгина. Снарядили собачью упряжку, дали продуктов на полтора месяца. Экспедицию Сторожко — Латыгина проводили до ближайших островов.

Утром следующего дня поднялась пурга. Все сидели в кают-компании и обсуждали, что же могло случиться с самолетом. Вдруг в кают-компанию врывается служитель Пурманцев и сообщает, что приближается какой-то самолет. Мы

выбежали на улицу. Снег залеплял глаза. Это был долгожданный самолет «У-2».

Дул сильный ветер, была очень плохая видимость, но летное мастерство Спирина обеспечило благополучную посадку. Экипаж был невредим. Оказывается, им очень трудно было запустить мотор.

Я подошел к Спирину и спросил:

— Каковы результаты?

— Маяк работает верно, — ответил Спирин.

На 21 мая синоптик Дзердзеевский предсказал хорошую погоду на маршруте остров Рудольфа — Северный полюс.

Экипаж самолета Водопьянова, приняв на борт папанинскую четверку, взял курс на полюс.

В радиорубке шла напряженная работа. Связь с самолетом осуществлялась радиомаяком. В периоды между связью давалась зона. За самолетом Водопьянова следили все радиостанции Арктики. Регулярно, через каждые тридцать минут самолеты сообщали свои координаты.

По получении сообщения: «Подходим к полюсу», связь с самолетом оборвалась. Маяк продолжал давать зону, но самолет не отвечал. Следили на всех рабочих и аварийных волнах — никаких результатов. Решили, что испортилась самолетная радиостанция. Начали звать и слушать, но радиостанции Кренкеля не слышали. Всеми овладело беспокойство.

Вечером 22 мая на вахте стоял радист Стромилов. Вдруг он слышит: на волне радиостанции Кренкеля кто-то зовет остров Рудольфа. Потом он услышал: «ДЕ УПОЛ» (Я — Северный полюс).

Нашей радости не было границ.

★

М. М. КАМЕНЕЦКИЙ
Метеоролог,
награжден медалью
„За трудовую доблесть"

КАРТА ПОГОДЫ

Когда впервые шум мотора трактора «сталинец» нарушил спокойствие острова Рудольфа, я пошел на старую зимовку (1932/33 года). Двери двух домиков были закрыты изнутри. Кроме птиц и белых медведей, никто, видимо, не посещал этих мест.

Метеорологическая станция старой зимовки на первый взгляд не производила впечатления брошенной. Микрометрические будки, лесенки, стоявшие около них, — все было на местах. Только при более внимательном осмотре сорванная с флюгера Вильда доска да потрепанный вид установок станции говорили о том, что давно уж тут никого не было.

С каким-то странным чувством подошел я к будке и поднялся по лесенке, которая жалобно скрипнула под ногами, будто жаловалась мне, что ее надолго оставили без присмотра. Открыв дверцу, я увидел, что все приборы сохранились, все термометры были на месте. Максимальный термометр показывал плюс 9°,5, минимальный — минус 37°,3. Значит, с 1933 по 1936 год температурная амплитуда равнялась 46°,8.

Вскоре мы начали устанавливать метеорологическую станцию. Близилась полярная ночь. Нужно было торопиться.

4 ноября в 12 часов дня солнце в последний раз покажется в южной части горизонта и уйдет от нас до 26 февраля следующего года.

Только на Севере, когда не видишь солнца месяцами, можно понять, как трудно жить без него.

Для ориентировки метеорологической площадки и радиомаяка по географическому меридиану нужно было сделать переноску азимута с берега бухты Теплиц, где находилась бывшая советская зимовка 1932/33 года и полуразрушенные домики американской экспедиции «Ziegler Polar Expedition», работавшей в 1903 — 1905 годах.

Переноску азимута на метеоплощадку мы произвели с помощью теодолита «Геофизика», после чего ориентировали флюгер Вильда и радиомаяк по меридиану места. Наступившая темнота очень затрудняла наблюдения. Для того чтобы различные наблюдения можно было бы привести к одной высоте — к нулю (уровень моря), каждая полярная станция должна знать свою высоту над уровнем моря.

Мы провели нивелировку от уровня моря до станции, пройдя два километра по сильно пересеченной местности. Затем установили микрометрические будки, гидроскоп Босона, дождемер, астрономический столб. Камни, вечная мерзлота, лед — очень затрудняли установку сооружений.

С 1 ноября я начал производить регулярные метеорологические наблюдения. Новая метеостанция включилась в синоптическую сеть Союза. Первая моя радиограмма (в 21 час) полетела в эфир. Спустя несколько минут синоптик в Москве уже получил данные о состоянии погоды из самой се-

верной точки нашей страны, находящейся за три тысячи километров от столицы.

Едва лишь наступила полярная ночь, как на острове Рудольфа началась сильная пурга, длившаяся десять суток. Сила ветра доходила до сорока пяти метров. Мы не протянули еще проволоки от жилых домов до метеорологической площадки, как это обычно делают на многих полярных станциях. Пришлось нам ходить на наблюдения без этого хорошего приспособления.

4 ноября наши дома и постройки выдержали испытание на крепость. Они дрожали от сильнейших порывов ветра, не встречавшего на пути иных преград. В кромешной тьме, не видя впереди далее двух метров, пробирался я на метеоплощадку. Снег слепил глаза. Слабый свет моего фонарика не в силах был пробить эту крутящуюся, дико несущуюся под вой ветра снежную стену. Свернуть в сторону нельзя было, так как очень легко потерять ориентировку и заблудиться. Розыски же пропавшего в таких условиях почти невозможны. Все же до площадки я добрался благополучно, но когда стал взбираться по лесенкам к микрометрическим будкам, ветер два раза, будто шутя, свалил меня в снег.

По окончании наблюдений нужно было дойти до своего дома, зашифровать и отправить телеграмму со всеми данными наблюдений в центр. Но как дойти? Почти ничего не видя перед собой, пошел наугад. От дома отделяло расстояние в сто пятьдесят метров. Как это просто в обычных условиях на Большой Земле. Но тут... Прошло уже пятнадцать — двадцать минут, а может быть и больше, а я, все еще засыпанный снегом, падал в сугробы, не имел возможности определиться по местным признакам из-за кромешной тьмы. Где же, где же спасительные двери дома?

Но вот, наконец, стукнулся я головой о какую-то стену и пошел наощупь вокруг строения. Каково же было мое разочарование и досада, когда, открыв дверь, я встретился с равнодушно хрюкавшей свиной мордой. Крепко выругавшись, пошел дальше.

Через пять минут увидел свет в окнах. В комнату не вошел, а вкатился наподобие какого-то снежного шара. Сняв снеговую маску с лица, потирая окончательно закоченевшие и не желавшие слушаться руки, сел составлять телеграмму.

Продолжительные штормы в течение всей полярной ночи часто досаждали обитателям острова Рудольфа.

Крайне резкие контрасты погоды, быстрые ее изменения

очень характерны в этих широтах. За какие-нибудь четверть часа хорошая, безоблачная тихая погода налетевшим шквалом с пургой превращается в настоящий земной ад. В январе нередко утром наблюдалась температура около нуля, через восемнадцать-двадцать часов она сменялась сорокаградусным морозом, начинали дуть восьми-десятибалльные ветры.

После ста четырнадцати дней полярной ночи при хорошей морозной погоде в полдень на юге показалось долгожданное солнце, но через три-четыре минуты ненасытное море опять поглотило его. Это свидетельствовало, что полярная ночь кончилась. На другой день мы уже в течение восьми-десяти минут наблюдали величественное светило.

С Большой Земли шли телеграммы. Скоро должна вылететь к нам полюсная экспедиция. Объем работы на станции увеличился.

Для лучшего метеорологического обслуживания экспедиции нужно было подготовить небольшую дополнительную метеостанцию на куполе ледника, находившемся на триста метров выше уровня моря.

По данным метеорологических наблюдений, март и апрель — это месяцы с наиболее благоприятной погодой. Для того чтобы выбрать наиболее подходящую погоду по всей трассе полета — от Москвы до острова Рудольфа, т. е. на протяжении нескольких тысяч километров, — командованием полюсной экспедиции были установлены так называемые «экваторные» наблюдения. Эти наблюдения за состоянием погоды должны проводиться полярными станциями через три часа, а иногда и через час или полчаса.

Синоптику экспедиции Б. Л. Дзердзеевскому для составления синоптической карты, служившей для того, чтобы давать прогноз погоды на трассе, необходимы были не только основные метеорологические наблюдения, но также и наблюдения, осуществляемые над высокими слоями атмосферы. Такие наблюдения мы производили с помощью радиозондов, шаров-пилотов, а также с помощью подъемов метеорографов на самолетах. Экваторные наблюдения начались еще за месяц до вылета полюсной экспедиции.

22 марта мы получили сообщение о том, что экспедиция вылетела из Москвы.

Началась горячая пора. Мы все чаще сообщали сведения о состоянии погоды по трассе, а также и по всему району. На аэродроме мы установили хронометрическую будку. На крыше передвигаемого с помощью трактора домика помести-

ли «колдунчик», служивший для определения направления ветра.

С нетерпением ожидали мы участников экспедиции на куполе аэродрома. Спешно заканчивали последние приготовления к встрече. С волнением выбегали из домов, осматривали южную часть горизонта, стараясь в голубой дымке заметить приближающиеся самолеты. Но горизонт был пуст.

Для встречи гостей на аэродром были направлены два вездехода и трактор «сталинец».

В два часа дня радист Богданов, сидевший за приемником уже двое суток, воскликнул:

— Братцы, они уже проходят остров Карла-Александра! Еще тридцать километров — и самолеты будут здесь.

Мы взглянули в окно и увидели четыре маленьких точки, приближавшиеся к нам. Дали последнюю метеосводку на самолеты: «Безоблачно, ветер юго-восточный 7 километров час, видимость далее 50 километров, аэродром в порядке».

Не отрываясь, смотрели с волнением на купающиеся в синеве безоблачного неба четыре гигантских птицы, окрашенные в красный цвет.

Радостная встреча.

И. Д. Папанин выходит из машины:

— Здорово, братки!

Здесь и Шмидт, и Шевелев, и Водопьянов, и Молоков, и Ширшов, и Федоров, и Кренкель.

Либин предлагает всем отправиться на станцию. Транспорт уже давно ожидает гостей. Подходят, стрекоча моторами, вездеходы. Трактор тащит громадные сани из бревен. Перебрасываясь шутками, усаживаются на них участники перелета.

— На такой повозке мне ни разу еще не приходилось ездить, — смеясь, говорит Водопьянов.

А внизу, на станции, участников экспедиции ожидали сытный обед и хороший отдых в натопленных и чисто вымытых помещениях.

Скверная погода задержала полюсную экспедицию у нас на острове Рудольфа почти на месяц. Все возможное для точного определения погоды было сделано.

Пользуясь каждым просветом, мы вылетали на разведочных самолетах с метеорографами, совершали полеты на разведку к северу от Рудольфа к восемьдесят пятому — восемьдесят шестому градусу северной широты.

Погода капризничала. Купол аэродрома оставался закрытым.

С момента прилета экспедиции я начал принимать участие в составлении синоптических карт. Сведения, поступавшие со всего Советского Севера, а также с северных полярных станций американского материка, наносились на карту, что давало возможность проследить направление движения воздушных масс.

Если замечалось хотя какое-нибудь улучшение погоды, все бежали к Б. Л. Дзердзеевскому или ко мне в метеокомнату за справками.

— Можно будет завтра лететь? Как давление?

Целая очередь выстраивалась перед барографом: все внимательно следили, куда движется стрелка. Потом кто-либо выходил смотреть на купол ледника, где находился аэродром, почти постоянно окутанный облаками.

— Ох, уж эти мне боги погоды, — шутил Шевелев, — нарочно ведь напустили туманы да пургу!

Наконец, облачность начинает как будто расходиться.

Поставив метеорограф на стойку самолета, вылетели с Мошковским на высоту. Над облаками прекрасная солнечная погода, далекие острова архипелага сверху кажутся незнакомыми. Только пики да обнаженные скалы помогают узнавать местность. Альтиметр показывает три тысячи метров. Облачность сверху кажется белой неровной поверхностью.

Идем вниз. Вот небольшое окно, куда Я. С. Мошковский искусно вводит машину. Вот и маленькие домики станции. Как букашки бегут люди по аэродрому. Мы делаем круг, заходя на посадку.

Я все боюсь, что при посадке метеорограф получит сильный толчок из-за заструг на аэродроме. Но все благополучно. Снимаю метеорограф. Бегу скорее смотреть на результаты записи.

— Все хорошо. Думаю, что скоро полетим, — сделал заключение Дзердзеевский.

По записям температуры и влажности воздуха надо было ждать некоторого улучшения погоды. Отдаются приказы отправляться на аэродром, подготавливать тяжелые птицы к полету на полюс. Данные наблюдений не подвели. Тяжелая работа по подготовке машин к полету при 25—30° мороза не пропала даром. 21 мая в 2 часа по телефону с аэродрома сообщили, что Водопьянов пошел на взлет. Мы услышали гул моторов.

С самолета по радио сообщили: «Легли на курс, все в порядке».

Через каждые полчаса с самолета передавались сводки о состоянии погоды, служебная переписка. Самолет миновал восемьдесят восьмой градус северной широты.

Еще двести двадцать километров отделяли самолет от полюса, от точки, к которой так стремилось человечество. Наконец, была получена радиограмма с флагманского корабля: «Проходим полюс, идем на посадку, все в порядке».

Вслед за Водопьяновым в районе полюса сели самолеты Молокова, Алексеева и Мазурука.

Мы опять готовились к приему самолетов, доставивших на полюс нашу славную четверку.

Погода капризничала. Низкая облачность закрывала аэродром. Неустойчивые ветры, перемежавшиеся с пургой, не давали возможности принять машины на аэродроме острова Рудольфа.

Две недели провела полюсная экспедиция на полюсе, выбирая подходящую погоду для вылета в обратный путь.

К этим записям, сделанным мною в Ленинграде в 1939 году, в период подготовки к новой экспедиции на полуостров Таймыр, я должен добавить, что попал я на зимовку на остров Рудольфа не случайно.

Будучи еще в средней школе, я интересовался работой на Севере. Понять, что такое Север, по одним только книгам, конечно, нельзя. Хотелось самому участвовать в экспедиции и узнать, что собою представляют наши северные форпосты.

После окончания школы в Калуге и долгой переписки с Академией наук, с Ленинградской обсерваторией, мне удалось выяснить, что для участия в каких-либо экспедициях на Север необходимо иметь специальность, например, метеоролога или радиста.

В 1931 году я поступил на курсы при Главной геофизической обсерватории в Ленинграде, где и прошел подготовку по метеорологии и земному магнетизму.

Первую командировку я получил на остров Диксона, где в 1932 году участвовал в организации магнитного павильона и установке приборов по земному магнетизму. Север произвел на меня неизгладимое впечатление своими необъятными возможностями, своей своеобразной красотой.

Пробыв полтора года на острове Диксона, решил ни в коем случае не бросать работы на Севере.

После возвращения с острова Диксона работал два года по гидрографии в Карской экспедиции и в Якутске.

Имея уже некоторый опыт, я с большой радостью принял предложение работать метеорологом на вновь организуемой в 1936 году авиабазе на острове Рудольфа.

Работы на острове Рудольфа было достаточно.

На полярных станциях такого масштаба, как на острове Рудольфа, работают обычно по два метеоролога. К тому же объем работы намного увеличился в связи с обслуживанием полюсной экспедиции и двух экспедиций по розыскам Леваневского. Во время полетов мне приходилось делать наблюдения и сообщать результаты самолетам через каждые десять минут.

Все же мне удалось одному в течение двух лет обеспечить работу метеостанции.

Помимо этого я вел наблюдения за льдом в море, делая зарисовки, и там же, на станции, начал обрабатывать полученные материалы. Приходилось также помогать товарищам во время авральных работ.

Результаты своей двухлетней работы на острове Рудольфа я окончательно обработал по приезде на Большую Землю и сдал в Арктический институт.

Арктический институт так оценил мою работу:

«Сознание важности момента и возложенных задач, очевидно, подкрепляло его силы. Только этим можно объяснить то, что он сделал на острове Рудольфа. Если бы эту работу выполнили три человека, то и тогда она была бы оценена как хорошая».

Этот отзыв о моей работе явился для меня лучшей наградой и обязал меня работать еще лучше, еще энергичнее на пользу моей любимой родины.

*

Н. С. МАРТЫНОВ
Механик, орденоносец

СТАЛЬНЫЕ КОНИ В АРКТИКЕ

Еще в прошлом веке — да и в начале нынешнего столетия — многие экспедиции на остров Рудольфа неизменно пользовались собаками как средством передвижения.

Экспедиция Болдуина, снаряженная американским капиталистом Циглером, пыталась, правда, использовать манчжур-

ских пони, которые и были переброшены на остров Рудольфа, но большой пользы они не принесли. Во время пребывания на острове Рудольфа мне пришлось ознакомиться с жалкими остатками конюшни для манчжурских пони. Обрывки брезента покрывали каркасы здания, построенного на «живую нитку».

Советские полярники взялись всерьез за организацию сухопутного транспорта в Арктике.

В 1934 году были организованы два собачьих питомника — на острове Диксона и в устье реки Омолой. Не были забыты и олени. От наличия оленей зависел успех ряда маршрутов в Чукотском и Дальневосточном секторах.

Наряду с этими обычными видами транспорта, необходимо было создать механический транспорт, способный передвигаться в условиях бездорожья с грузом, провоз которого совершенно невозможен на собаках или на оленях.

Механический транспорт был впервые применен в виде опыта в Антарктике в 1911 и 1912 годах (моторные гусеничные сани Роберта Скотта). В 1928—1930 годах в американской антарктической экспедиции Бэрда применялись автосани.

На Советском Севере на участке Дудинка — Норильск в 1925/26 году впервые работали гусеничные сельскохозяйственные машины «Рено». Однако эти опыты были неудачны. К тому же автосани применялись лишь как вспомогательное транспортное средство и только на коротких дистанциях.

Решительный перелом в организации механического транспорта в Арктике произошел лишь в 1933/34 году. Так называемые вездеходы «НАТИ-3» вполне оправдали себя как надежные транспортные средства в двух пробегах, предпринятых с научно-исследовательскими целями. Первый пробег был совершен вокруг северной части Таймырского полуострова, а второй — от островов Самуила на мыс Челюскина и обратно с грузом различного имущества.

На дальневосточном участке Арктики во время спасения челюскинцев применялись аэросани «ЦАГИ» и «ОСГАЗ». Общий пробег четырех аэросаней достиг семисот километров и давал основание рассчитывать на их применение в качестве транспортных средств в маршрутах с научно-исследовательскими задачами.

Зимой 1933/34 года и особенно в навигацию 1934 года при разгрузке судов и организации баз на островах Самуила, на мысе Челюскина и в Нордвике вездеходы перевезли большое количество груза.

Среди механиков-водителей, прибывших на мыс Челюскина, был и я.

На наших вездеходах имелись моторы «ГАЗ-АА» в сорок лошадиных сил. Все машины передвигались на гусеничном ходу. Корпус машин был закрыт, и только сверху имелись люки для входа и выхода. Никаких особых арктических приспособлений на вездеходах не было. Позади имелся небольшой винт для работы на воде при буксировке легких гидропланов. В машине помещались три человека. Вдоль корпуса по обе стороны укреплялись ящики для экспедиционного снаряжения. Грузы можно было перевозить только на специальных прицепах.

Был конец августа, но у берега еще держалась полоса крепкого ледяного припая шириной около четырехсот метров. «Сибиряков» не мог подойти вплотную к берегу.

И вот на вездеходах грузы перевозились на берег, а затем по берегу на площадку, где строилась полярная станция. При перевозках употреблялись обычные тракторные прицепы. Вездеходы перевозили все необходимые стройматериалы: бревна, камень, песок, частично выгруженные километра за два от места строительства. Дорога по берегу, устланная хорошим мелким гравием, была очень удобной.

К строившемуся в полукилометре от станции магнитному павильону путь лежал по тундре, оттаявшая поверхность которой была мягкой, водянистой. Тяжелый и основательно загруженный вездеход нередко проваливался и увязал.

Вскоре после окончания «строительного сезона» был организован первый пятидесятикилометровый поход на мыс Вега. В поход отправились И. Д. Папанин, Е. К. Федоров и я. Предстояло уточнить карту побережья и провести по всему маршруту магнитную съемку.

Трасса была совершенно не изученной. Мне пришлось на вездеходах преодолевать пересеченную местность, итти по тундре, где много спусков и подъемов. Там, где попадались островки серого моха, я вел машину более уверенно: опыт показал, что в таких местах почва суше и тверже. Зыбкие места, покрытые желтеющим мохом, объезжались, но все же вездеход (он весил до трех тонн, не считая груза) несколько раз глубоко увязал, и его с трудом вытаскивали.

На мысе Вега был разбит лагерь, в котором остался И. Д. Папанин, а Федоров и я пошли дальше.

Морозы к тому времени еще не успели сковать почву. Часто попадались долины, в которых под тонким льдом держалась вода. Одна из таких долин преградила путь

вездеходу. Мы решили не рисковать машиной и повернули обратно.

Зная недостатки вездехода, я боялся, что после длительной остановки нам не удастся завести мотор. Поэтому я из машины не вылезал, даже ночевал в ней, а на привалах через каждые два часа прогревал мотор.

В походе машина показала себя с плохой стороны: она ползла как черепаха. Возвращаясь обратно по хорошей дороге, я вел машину на третьей скорости и неожиданно попал в яму. Вездеход своим корпусом сел в снег и, спрессовав его, провалился. Гусеницы вертелись вхолостую. Откапывали машину три раза. Но как только кончали откапывать, она снова уходила в снег и глубоко увязала. Поблизости на побережье валялся плавник. Принесли оттуда несколько бревен и подложили их под гусеницы. Лишь часа через четыре вездеход выбрался из ямы. Домкратом воспользоваться не удалось, так как не было подходящей доски, в которую он мог бы упереться. Без такой доски домкрат проваливался в снег.

Когда экспедицию застигала пурга, мы разбивали лагерь. Машину ставили на ветер, а палатку — с подветреной стороны, за машиной. Во время пурги я продолжал прогревать мотор через каждые два часа. После этого похода дальше территории зимовки вездеходы-амфибии не ходили. Этот тип вездехода, в отличие от вездехода «НАТИ», показал свою непригодность для серьезных арктических переходов. Совершенно не приспособленные для перевозки тяжестей, они, если и могут применяться в Арктике, то только для небольших поездок исследовательских экспедиций по льду либо по тундре с большим числом водных преград, рек и озер, но только в то время года, когда тундра еще не оттаяла.

От большой перегрузки на вездеходах часто ломались коренные шестерни. При собственном весе в три тонны машины едва-едва перетаскивали по две с половиной — три с половиной тонны груза.

С весны следующего года вездеходы применялись главным образом при уборке территории станции и перевозках мелких грузов. Точно так же эти машины использовала новая смена полярников, которая приехала в августе 1935 года.

Это было мое первое знакомство с арктическими условиями работы на вездеходах.

В 1936 году Главное управление Северного морского пути командировало меня на полярную станцию острова Рудольфа.

Станция эта больше походила на производственную единицу. В составе коллектива преобладали производственные рабочие. К научным работникам можно было причислить лишь врача и метеоролога.

Основной задачей станции являлось создание авиабазы на самом северном острове нашей страны для обслуживания летной экспедиции, направлявшейся на Северный полюс, а в дальнейшем — обслуживание радиосвязью дрейфующей папанинской зимовки.

Надо сказать, что организация авиабазы на острове Рудольфа проходила в трудных условиях. 1936 год в ледовом отношении был не из легких.

На строительство завозилось много грузов. Их должны были доставить к нам два парохода. Среди этих грузов был и наш машинный парк: два трактора ЧТЗ «сталинец» и два вездехода «НАТИ».

Тракторы были обычного сельскохозяйственного типа, не утепленные, даже без кабинок для водителей.

Вездеходы являлись переделанной грузовой машиной «ГАЗ-АА». На ходовую часть вездехода были поставлены гусеницы, на передние колеса — лыжи. Этими приспособлениями значительно увеличивалась проходимость машин в северных условиях.

9 сентября 1936 года «Русанов» подошел к острову Рудольфа. Пароход остановился в полутора-двух километрах от берега, так как дальше лежал плотный припай. Как только «Русанов» бросил якорь, И. Д. Папанин и Я. С. Либин отправились на остров подыскивать подходящий участок для стройки станции. Механиков-водителей Иван Дмитриевич послал разведать дорогу среди торосов к берегу и дальше по глетчеру на остров. Часа через четыре мы вернулись с разведки, наметив дорогу для тракторов.

Место для станции нашли не на берегу моря, а в двух километрах от берега. Чтобы вездеходы могли добраться до места будущей зимовки, пришлось расчистить дорогу среди торосов от парохода до берега, навести мосты через трещины во льду, сделать подъем на глетчер более пологим.

С большим трудом пробились мы к острову Рудольфа, а теперь надо было приложить максимум энергии, чтобы в кратчайший срок освободить «Русанова» от груза и дать ему возможность совершить рейс в бухту Тихую для приемки с парохода «Герцен» остального груза для зимовки. На выгрузку, не считая постройки дороги, Иван Дмитриевич дал шесть суток.

Вооружившись лопатами, кирками, топорами, зимовщики и команда отправились расчищать дорогу, рубить торосы. Мы, механики, стали готовить тракторы и вездеходы, чтобы их в первую очередь снять с палубы на лед. Строители же, захватив часть лесоматериала, отправились наводить мосты.

Мы предполагали, что расчистка дороги отнимет у нас очень много времени, но дружными усилиями эту работу закончили менее чем в сутки. Так же досрочно закончили и выгрузку.

Оставшемуся коллективу в количестве 21 человека предстояла большая работа. Ни одна из жилых и служебных строек полностью не была закончена. Кроме того, надо было перебросить с берега и убрать в склады большое количество груза.

Приближалась полярная ночь. Тракторы и вездеходы стояли на открытом воздухе: строительство гаража только началось.

Работая все время на тяжелых, плохих дорогах, почти без перерыва, машины основательно износились и требовали ремонта. Как только гараж был выстроен, мы начали ремонт машин. Гараж не отапливался, температура в нем не отличалась от наружной, работали при минус 20—25 градусов.

Каждый водитель ремонтировал свою машину. Помогали друг другу советом.

Ремонт был мелкий, главным образом подтягивали разболтавшиеся узлы. Самым сложным делом было исправление погнувшегося бокового швеллера. Погнули его во время работы на глубоком снегу, когда трактор сильно закапывался.

Перед отходом «Русанова» Иван Дмитриевич сказал:

— Вам остается много работы, и если вы к 1 января 1937 года пустите станцию в действие, то это будет хорошо.

Мы горячо принялись за работу.

В конце первой полярной ночи, весной 1937 года, вездеходы и тракторы снова работали с полной нагрузкой. С помощью трактора была произведена необычная для Арктики передвижка здания. На старой зимовке разобрали продовольственный склад. Строительный материал перевезли на станцию и собрали из него дом, предназначенный служить базой на аэродроме. В доме установили компрессор, в нем же разместились маленькая слесарная мастерская и четыре койки. Дом в собранном виде решили отбуксировать на купол ледника, где в трех километрах от станции, на высоте триста метров над уровнем моря, находился наш аэродром. Силою одного

трактора здание доставили на аэродром в полной сохранности. Пожалуй, это был первый и пока единственный случай передвижки здания на Крайнем Севере.

Предстояло перебросить на аэродром бочки с горючим и маслом. Бочки еще осенью были уложены в три ряда. Их сильно занесло снегом. Поверху снег лежал выше чем полутораметровым слоем. Мы вначале отрыли верхний ряд, а потом брали бочки, которые лежали в этом же ряду, но ниже. Получился котлован. Когда в такую щель въезжали сани, они вплотную подходили к штабелю бочек. По доскам, с помощью веревок, можно было накатывать бочки прямо в сани. На этой работе было занято восемь человек, считая и трактористов.

Возили бочки километров за пять на купол ледника. В то время держались тридцати-тридцатипятиградусные морозы. В каждую поездку мы брали от двенадцати до восемнадцати бочек, в зависимости от размера саней.

Зимовка была полностью подготовлена к приему дорогих гостей с материка.

19 апреля в 2 часа утра на остров Рудольфа прилетела долгожданная полюсная экспедиция. Вся зимовка, за исключением только дежурных радистов, механиков и повара, встречала экспедицию на куполе ледника, на аэродроме.

К местам крепления тяжело нагруженные самолеты полюсной экспедиции мы буксировали тракторами, одним или двумя, в зависимости от снегового покрова. Там, где снег был плотный, самолет сравнительно легко буксировался одним трактором, где снег был помягче или разбит, «впрягали» второй трактор.

На другой же день летчики занялись устранением девиации компасов. Для этого надо было разворачивать самолеты на куполе ледника под разными углами. У каждого самолета работали по два трактора, передвигая его по аэродрому крутыми поворотами. Оба трактора буксировали самолет цугом.

Хотя самолеты основательно израсходовали свой запас горючего, все же каждый из них весил тонн по восемнадцать. Ворочать такую громадину, да еще на морозе, было нелегко, тем более что для трактористов буксировка была делом новым.

Вездеходы в это время курсировали между станцией и аэродромом. Они заменяли нам легковые машины: перевозили людей, доставляли легкие грузы и научное снаряжение.

Окончились работы по устранению девиации, и сразу началась подвозка к самолетам горючего, масла, грузов полюсной экспедиции. Новым серьезным делом был вывод самолетов на старт.

Самолеты сильно занесло снегом. Сугробы достигали такой высоты, что человек, стоявший на верху сугроба, мог свободно достать рукой до верхней плоскости. Выводить самолеты на старт стали 20 мая.

Самолет «СССР Н-170» Героя Советского Союза М. В. Водопьянова тащили два трактора, которые составляли как бы цуговую упряжку. Вначале, правда, оторвать самолет с места попробовали одним трактором, но лыжи самолета крепко примерзли, так как на борту его уже был полный груз. Самолет с грузом весил около двадцати пяти тонн. В отсеках воздушного корабля хранились разнообразнейшие вещи — от бисквитов и парашютов до «бомб» для испытания крепости льда в районе полюса. Два трактора тоже не могли оторвать самолет с места. М. В. Водопьянов решил помочь и включил все четыре мотора самолета.

Как только удалось сдвинуть самолет с места, он сразу же нагнал трактор. Все это чуть было не привело к катастрофе. Неожиданно над головой водителя загрохотали пропеллеры, задний трактор очутился под штурманской кабиной, недалеко от второго правого мотора. Водитель почти мгновенно затормозил трактор и инстинктивно наклонил голову. М. В. Водопьянов сбавил газ. Самолет остановился.

Происшествие это заставило несколько изменить систему буксировки самолетов на старт. Буксировочный трос закрепляли за правую или левую лыжу. На самой лыже стоял наготове человек. Он обязан был уловить момент ослабления троса, чтобы отъединить его. Трактор трогал с места. Как только лыжа слегка сдвигалась, летчик включал полный газ. Самолет быстро устремлялся вперед, и тогда трос ослабевал. Человек, который стоял на лыже, освобождал трос, и трактор спокойно отходил в сторону под плоскость самолета. Дальше самолет шел своим ходом.

Больше всего доставалось человеку, который стоял на лыже. Работали обычно все четыре мотора. Они поднимали снеговой вихрь, который буквально сбивал с ног. Нужно было очень хорошо приноровиться, чтобы, бросившись в сторону, не попасть под хвост самолета.

Первым 21 мая ушел в воздух, направившись к Северному полюсу, самолет М. В. Водопьянова. «Н-170» шел с перегрузкой. Все боялись, что самолет с большим трудом оторвется

Поездка на аэродром

Домик базы откопали

На отдыхе

В день выборов в Верховный Совет РСФСР

Архив
Обл

от аэродрома. Корреспонденты стояли с «лейками», ожидая момента отрыва. Но самолет Михаила Васильевича пробежал по аэродрому небольшое расстояние и быстро оторвался.

25 мая были выведены на старт остальные три самолета экспедиции. Все прошло благополучно, без всяких аварий.

Когда пришла очередь стартовать самолету П. Г. Головина, для облегчения взлета применили оригинальное приспособление. Под шасси самолета заранее подвели домкраты. В момент старта П. Г. Головин дал полный газ, самолет сорвался с домкратов и, пробежав небольшое расстояние, спокойно ушел в воздух.

До самой последней минуты старта все перевозки по ледяному куполу производились на вездеходах. Особенно тяжело приходилось водителям, когда надвигались туманы и низкая облачность. Облака спускались так низко, что закрывали половину ледника. Видимость совершенно пропадала. Водителя окружала молочная пелена. В такие дни на машинах ездило по два человека: один шел впереди, высматривая дорогу, а второй вел за ним на малых скоростях машину. Когда «разведчик» уставал, роли менялись.

Летный состав экспедиции бо́льшую часть времени проводил на аэродроме. Флегонт Бассейн разбил около своего самолета палатку. Бортмеханики устроились в домике, привезенном нами на аэродром. Так как на куполе ледника постоянно находились люди, то в любую погоду, в пургу, туман приходилось поддерживать связь полярной станции с аэродромом, перебрасывать туда необходимые продукты, горячую пищу.

Когда самолеты вылетели к полюсу, на острове Рудольфа наступило временное затишье. Хотя количество перевозок почти не уменьшилось, но все же сравнить эти дни с авралом перед отлетом было нельзя.

Прошло шестнадцать дней. Над дрейфующими льдами Северного полюса гордо взвился красный советский флаг. 7 июня самолеты экспедиции вернулись на остров Рудольфа. К этому времени территория аэродрома и полярной станции была тщательно убрана. Снова наступили горячие дни. Прилетел А. Д. Алексеев, задержавшийся на обратном пути. 15 июня самолеты экспедиции ушли на юг, на материк. Только могучая птица И. П. Мазурука осталась у нас на острове «дежурить», пока дрейф отважных папанинцев проходил вблизи.

Для тракторов и вездеходов наступила тяжелая пора. Таял снег. Все дороги размыло. В конце июня прибыл «Садко»,

грузы с него пришлось перетаскивать на себе. Тракторы вышли работать только в августе. К этому времени их снова подремонтировали и привели в боевую готовность.

В сентябре прибыла на остров первая воздушная экспедиция по розыскам самолета С. А. Леваневского. Ее обслуживали так же, как полюсную экспедицию: завозили грузы, крепили и буксировали самолеты, выводили их на старт.

На зимовке к этому времени осталось только десять человек. Работы было много. Выдались и такие дни, когда одновременно пришлось провожать экспедицию по розыскам С. А. Леваневского и разгружать прибывший к нам пароход «Русанов». Бортмеханик с одного самолета повел к «Русанову» трактор. Среди торосистого льда попадался молодой лед, который не выдерживал тяжести трактора. Механик плохо разбирался в вопросах качества льда и неосторожно пустил машину по этому молодому льду. Трактор провалился. Во время аварии утонуло сиденье, сорвало кронштейны бака, разморозились все цилиндры двигателя и радиатор. К счастью, трактор радиатором уперся в торос, а зад машины повис на тросе, соединяющем его с санями. Три дня мы с помощью всей команды «Русанова» вытаскивали эту машину. Когда же вытащили, она оказалась настолько искалеченной, что для работы не годилась. По припаю снова пустили вездеходы. Когда же вездеход подходил к берегу, его втаскивали с припая на глетчер, буксируя трактором.

В ноябре прилетела вторая экспедиция по розыскам самолета Леваневского. Уже наступила полярная ночь. Работали только один трактор и один вездеход. Второй трактор — «утопленник» — требовал основательного ремонта. Стоял он на берегу, на льдине глетчера, в полутора километрах от полярной станции. Освободившись немного от срочных работ, мы накрыли его брезентом и вместе с бортмеханиками приступили к ремонту. Брезент укрывал только от пурги, температура внутри палатки не отличалась от наружной. Несмотря на сильные морозы, был проведен ремонт масляного насоса, заменены все четыре цилиндра мотора, сменен радиатор, наклепано новое ферадо к тормозным лентам, заменены кронштейны топливного бака.

Почти две недели продолжался ремонт. Жить в палатке было невозможно, и по вечерам все мы уходили на станцию. Эти путешествия в полярную ночь, да еще в пургу, оказались мало приятными. Часто приходилось носить с собою детали, которые снимались с имевшегося у нас запасного мотора и третьего трактора, привезенного на «Садко». Но зато, когда

ремонт кончился и мы привели трактор на станцию своим ходом, это было очень радостное событие.

Во время пребывания на острове второй экспедиции по розыскам Леваневского было сделано на тракторах несколько походов вглубь острова. Для этих походов выбирали такое время полярной ночи, когда не было луны. Лунные же дни использовали для подготовки самолетов к вылетам. Освещали дорогу в походе тракторными фарами, а в ненастье на зимовке зажигали прожектор, служивший нам ориентиром.

Ледяной купол весь был изрезан трещинами, которые заносило снегом. Тракторы не раз проваливались в них.

Однажды мы возвращались из похода, ориентируясь по звездам. Запутавшись в расчетах, заблудились. Уже давно должен был начаться подъем к аэродрому, но трактор все шел вниз и вниз. Въехали в лощину. Она оказалась вся изрезанной скрытыми трещинами. Вдруг трактор прихромнул, качнулся. На третьей скорости первую трещину удалось проскочить, но затем через мгновение трактор свалился на бок. Одной своей гусеницей он провалился в глубокую трещину. Посветили в нее и ахнули. Назад двигаться нельзя: сзади была глубокая яма. Чтобы измерить ее глубину и направление, зажгли паклю, намоченную бензином, и бросили ее вниз. Она упала так глубоко, что ничего разглядеть не смогли. Трактор свалился как раз на ту сторону, где находился карбюратор. Подача горючего в цилиндр прекратилась. Мотор не заводился.

Было очень морозно. Мы боялись, что в радиаторе замерзнет вода. Отвернув свечи и залив бензин прямо в цилиндры, все же завели двигатель. Начали постепенно и очень медленно двигаться вперед, выводя трактор из трещины. Чуть только проехали вперед, как трактор своей передней частью провалился в новую трещину.

Теперь машина находилась между двух трещин. Надо было во что бы то ни стало развернуться на месте и, переехав трещину поперек, выбраться на верх ледника. Так мы и сделали. Потом выяснилось, что мы находились буквально в нескольких метрах от обрыва к морю.

По крутому подъему мы выехали на купол. Трактор часто скользил и сползал.

На аэродроме разожгли костры, указывая нам правильный путь. Благополучно вернулись на станцию.

Это были первые на Земле Франца-Иосифа длительные походы на тракторах. Некоторые походы совершались в сильную пургу, когда ветер достигал двадцати пяти метров

в секунду. Помощи ждать было неоткуда. Прожекторы станции значительно облегчали возвращение из походов в такую ненастную погоду.

Опыт дальних походов показал, что надо обязательно брать с собой запас свечей, запасный бидон масла, полный комплект инструмента, палатку, авиационную лампу для подогрева мотора, бак для спуска воды из радиатора.

После отлета последней экспедиции на материк началась подготовка станции к сдаче новому коллективу зимовщиков. К маю 1938 года все имущество аэродрома перевезли обратно на станцию.

Домик базы к тому времени так замело снегом, что крыша его не была видна. Домик откопали и тоже вывезли на станцию. Грузы сосредоточили на берегу, чтобы не задержать погрузки парохода.

В ознаменование наступавших выборов в Верховный Совет РСФСР наша бригада механиков за девять дней подлинно стахановской работы капитально отремонтировала трактор, находившийся в резерве. Мы проверили все цилиндры, пришабрили коренные и шатунные подшипники, привели в порядок ходовую часть и фрикцион.

Полностью восстановили третий трактор, детали с которого в свое время сняли для капитального ремонта трактора, провалившегося в воду при разгрузке «Русанова». Размороженные цилиндры мотора вначале мы пробовали заварить чугуном и медью. Сколько ни бились, ничего не получалось. При остывании цилиндра трещины открывались и удлинялись. Решили на узкие и длинные трещины ставить медные бужи, ввернутые друг в друга, после чего они расчеканивались и запаивались. На это ушло около двух метров медного прута. На широкие трещины ставили медные заплаты. Размороженный нижний бак радиатора заварили, а в одном месте поставили медную заплату. Кронштейны топливных баков, разбитые в нескольких местах, тоже были целиком сварены. В месте сварки одного переднего кронштейна потом снова появился излом. Этот кронштейн заваривали дважды. Тормозные ленты мы сняли из-за износа ферадо. Запасные ферадо оказались слишком тонкими. Тогда под ферадо мы сделали алюминиевые подкладки, чтобы сохранить необходимую толщину.

Нашим тракторам пришлось работать на разных сортах горючего (лигроин, бензоловая смесь, бензин). Поэтому при ремонте были сняты головки цилиндров, расшарошены седла клапанов, проточены и притерты выхлопные клапаны, которые

часто горели, очищены головки цилиндров от нагара. Эта кропотливая работа отняла много времени, так как завод в инструментальном наборе не прислал шарошки и ее пришлось изготовлять на месте. Топливные баки были промыты; один из них вскрыли для установки внутренней перегородки, которую сорвали при аварии на припае. На всех тракторах пробковые сальники катков вышли из строя, стерлись в порошок. Были поставлены войлочные сальники.

Механизированный транспорт сдали новой смене зимовщиков в полном порядке.

Какие же выводы можно сделать из опыта работы стальных коней на острове Рудольфа?

Я думаю, что трактор ЧТЗ («сталинец») по четкости работы стоит выше многих заграничных марок. Трактор ЧТЗ незаменим для работы на Севере. При теплом гараже ускорится его заправка и запуск.

Из недостатков, которые особенно сказываются на Севере, следует указать на трудный запуск, длинную бензопроводку, плохой подступ к отстойнику, пропуск смазки коробки фрикционов. Необходимо изменить смазку клапанов, упорных подшипников и фрикционной муфты.

У вездеходов «НАТИ» надо улучшить передачу ведущих колес, так как на натяжной гусенице здесь далеко не уедешь. Передачу надо сделать единой, не зависящей от другого колеса.

★

Р. С. РАЙХМАН
Врач, орденоносец

ИЗ ДНЕВНИКА ВРАЧА

Был четвертый день нашего плавания. Заметно похолодало. Арктика вступала в свои права.

Вот уже появились огромные поля неплотного блинчатого льда. Небо стало белесовато-серым. Пошел мелкий, приятный снежок.

Дышалось как-то свободно, легко.

Вскоре начали появляться айсберги. Как они были красивы, эти плавучие ледяные горы! Сказочные гроты, пещеры, и все это приятного голубоватого цвета. Формы этих айсбергов были самыми причудливыми. Айсберги у всех вызывали восхищение.

Мне впервые представилась возможность познакомиться с фауной Арктики: невдалеке от борта ледокола появились нерпы и нырки.

Медленно, но неуклонно двигаемся на север. Настроение у всех бодрое, жизнерадостное. Уверенность и настойчивость капитана передаются всему коллективу. В нашем распоряжении библиотека и всевозможные культурные развлечения.

10 октября 1937 года мне впервые пришлось наблюдать явления рефракции. На горизонте появились как бы летящие в строю три самолета. Они оказались тремя огромными айсбергами.

Все чаще и чаще, по мере удаления на север, попадались нерпы, морские зайцы. И вот, наконец, на горизонте появились слабые очертания острова Нордбрука. Это и была долгожданная Земля Франца-Иосифа.

Однажды вечером мы наблюдали полярное сияние. Вначале оно производило впечатление театральной бутафории: казалось, что из-за высокой стены появился луч прожектора, но уже спустя несколько секунд я был поражен величием северного сияния и звездного полярного небосклона.

Утром следующего дня, наблюдая восход солнца, я видел разнообразнейшие цвета с преобладанием нежного золотистого. Причудливые льдины и айсберги приобретали вид то огромнейшей тени корабля, то обелисков, то медведей. Рано утром льдины имели нежноголубую окраску. Днем лед отливал всеми цветами радуги. Я никак не предполагал увидеть здесь такое богатство красок.

Один из айсбергов был похож на обледеневший корабль с носом геометрически правильной формы.

Большое количество темных валунов материкового происхождения покрывали айсберг.

Сплошной лед окружил наш пароход, и он вынужден был лечь в дрейф. Пришлось просить помощи у ледокольного парохода «Русанов».

«Русанов» вскоре подошел и, просалютовав, взял курс на север, к бухте Тихой. Нашему кораблю оставалось лишь следовать за ним.

Продолжали поражать величавое безмолвие ледяных пустынь и чистый, прозрачный воздух.

Дышалось все легче, улучшилось самочувствие у всего коллектива.

Мы знакомились друг с другом. Несмотря на различие

характеров, — были у нас уравновешенные, спокойные, молчаливые, были и порывистые люди, — всех объединила готовность бороться с трудностями работы во время полярной ночи.

Вечером 13 октября миновали остров Нордбрук. Мы заночевали у мыса Дунди (остров Гукера) выше восьмидесятого градуса северной широты, так и не добравшись до станции бухты Тихой из-за невозможности преодолеть десятибалльный лед. Расположились у береговой кромки, километрах в восьми от бухты.

Пользуясь вынужденной стоянкой и свободным временем, я провел несколько бесед с летным составом и зимовщиками о питании, одежде, распорядке дня.

14 октября над судами, остановившимися во льдах, появился самолет Мазурука. Он пытался сесть на лед, но из-за отсутствия посадочной площадки был выложен знак невозможности посадки, и «Н-169» приземлился на плато вблизи станции.

После напряженных и упорных усилий нам удалось приблизиться к бухте Тихой. Я увидел скалу Рубини, произведшую на меня огромное впечатление. Скала эта вылеплена как бы из отдельных правильно расположенных плиток красного и черного цветов, напоминающих мозаику. Летом на этой скале располагается гнездовье птиц, так называемый «птичий базар».

Воздух был так прозрачен, что скала казалась расположенной рядом, а фактически она была в восьми километрах от нас.

«Русанов» продолжал тяжелую борьбу со льдами, и вскоре мы уже ясно различали дома и строения полярной станции бухты Тихой.

Мы увидели спускавшихся с плато острова Скотт-Кельти трех полярников-зимовщиков авиабазы острова Рудольфа, спешивших повидаться с близкими людьми. По битому льду они с ловкостью и бесстрашием, достойным удивления, добрались до судов. Встреча была радостная.

С нашими гостями добрались мы до бухты Тихой, остановившись в восьмистах метрах от берега. Начались взаимные посещения. Встречаясь, старые друзья-полярники делились новостями с Большой Земли, рассказывали о событиях на зимовках, о полете Водопьянова.

Внешний вид зимовщиков был очень хороший.

Зимовщики бухты Тихой и острова Рудольфа с жадно-

стью набросились на свежие журналы и без конца расспрашивали о том, что делается на любимой родине.

Природа в этих широтах, несмотря на суровость ее, была прекрасна...

16 октября пароход «Русанов» подвергся сжатию льдами. Приходилось прибегать к аммоналу, при взрыве которого все содрогалось. Арктика давала о себе знать с каждым днем все больше и больше: целыми днями сбивала с ног насквозь пронизывающая пурга. Дул резкий, штормовой силы ветер, «Русанов» мог быть отнесен далеко от бухты Тихой.

Мы были на-чеку.

17 октября со мной произошел необычайный случай: впервые в жизни пришлось мне оказывать медицинскую помощь корове. Арктика хороша тем, что приучает врача быть энциклопедистом. В этом, впрочем, огромное воспитательное значение Арктики и для людей любых профессий.

Подул сильный восточный ветер, тучи на горизонте стали свинцовыми. Но опытные полярники объяснили, что изменения метеорологической обстановки являются предвестником хорошей погоды. И действительно, очищая Британский канал от льдов, изменившийся ветер дал возможность судам освободиться из ледового плена.

Началась разгрузка судов прямо на лед, а затем на береговой припай.

Коллектив полярников, стремясь целиком сохранить груз, работал чрезвычайно напряженно, в плохих метеорологических условиях, подвергая свою жизнь опасности. Люди проваливались в ледяную воду, но никто работы не прерывал.

25 октября 1937 года на аэродром острова Гукера опустился самолет Чухновского «Н-210», одновременно на мыс Флигели приземлились остальные самолеты его отряда.

Даже для лучших и опытнейших летчиков нашей страны здесь создаются почти непреодолимые трудности для полетов. Аэродромы представляют собой куполы ледников, незащищенные от ветров штормовой силы; трасса мало или совсем не исследована. Работа летного состава довольно часто напоминает сизифов труд: многочасовая работа по подготовке к старту или к посадке сводится на-нет внезапно ухудшившейся погодой.

Неоднократные попытки к перелету с острова Гукера на остров Рудольфа были безуспешны из-за плохой погоды и обледенения самолетов. Смена колес на лыжи требовала от экипажа многочасовой ежедневной и изнурительной работы.

Только 19 ноября 1937 года самолету «Н-210» удалось оторваться от аэродрома и взять курс на остров Рудольфа.

Была лунная ночь. Я любовался архипелагом Земли Франца-Иосифа, Британским каналом. Облака походили на серебристую чешую, отливавшую яркими и в то же время нежными цветами.

В тяжелейших условиях полярной ночи мы благополучно приземлились на аэродроме острова Рудольфа.

Встретили нас — новых членов коллектива полярной авиабазы на острове Рудольфа — очень хорошо. Все было заранее подготовлено к встрече, в том числе и такая «роскошь», как баня.

Вскоре прилетели и остальные самолеты экспедиции Шевелева.

Медико-санитарное обеспечение экспедиции зимовки было на высоте: недостатка ни в чем не ощущалось.

Прошло несколько дней. Из бухты Тихой прилетели самолеты Бицкого и Котова. Оба летчика, благодаря своей отваге, работоспособности и скромности, пользовались постоянным уважением всего коллектива. Их блестящая работа в районе Земли Франца-Иосифа вызывала всеобщее восхищение.

30 ноября 1937 года к окну радиорубки подошла медведица с медвежонком. Они были убиты нашими охотниками у самого окна. Мне же пришлось оказывать медпомощь друзьям полярников — двум «невинно пострадавшим» собакам.

Так началась моя работа на зимовке.

В первые дни после приезда мною был произведен тщательный медицинский осмотр всех зимовщиков, а затем, совместно с врачом экспедиции Шевелева, всех членов экспедиции.

В декабре я приступил к производству инвентаризации. Все имущество было разбито на группы, названия медикаментов переведены на латинскую транскрипцию.

По моей просьбе начальник зимовки Я. С. Либин выделил для медпункта одну из лучших больших комнат зимовки, капитально отремонтированную. Был изготовлен специальный шкаф для хирургического инструмента.

Бормашина, отличнейший микроскоп, аналитические весы, разнообразнейшие хирургические инструменты, большое количество перевязочного материала и медикаментов дали возможность развернуть работу по-настоящему.

В результате наблюдений в Арктике над здоровьем летчиков и полярников я пришел к выводам, что источником неполноценной работы летного состава в Арктике могут являться холод, разреженный воздух и нервно-физическое переутомление.

Температура воздуха, доходившая до —41° (мыс Флигели), при наблюдавшейся скорости ветра до сорока метров в секунду, при резких колебаниях барометрического давления (остров Рудольфа) вызывала значительную реакцию организма.

Наблюдающееся при крайних температурах переохлаждение организма, в частности обморожение, остается незамеченным и обнаруживается лишь впоследствии, во время полета или же непосредственно после него. Примитивность оборудования помещения на аэродроме не дает возможности хорошо отдохнуть.

Если учесть, что напряженнейшей работе предшествовали подъемы на купол ледника, где был расположен аэродром, то станут понятными обнаружившиеся физиологические нарушения, главным образом в области сердечно-сосудистой системы.

Наличие довольно частых «ложных стартов», при которых многочасовой труд летного состава из-за неблагоприятной метеобстановки сводится на-нет, вызывает значительную реакцию со стороны нервной системы.

Одним из тягостных явлений, беспокоящих пилотов и летный состав во время длительных полетов, является окоченение конечностей, снижающее работоспособность и понижающее внимание.

Предохраняющая от холода одежда у полярников несовершенна. Она тяжела и неудобна.

Считаю, что верхняя одежда летчиков должна быть двойной. Первая — теплая, мягкая, предохраняющая органы от потения и резкого продувания ветром. На эту рабочую одежду надевается теплая, плотная. Первая должна быть шерстяной (вязаная материя, шевиот-трико), вторая — меховой (мех молодого оленя — «неблюй», а еще лучше — «пыжик»). Одной из основных задач, разрешаемых авиационной медицины, и является выработка соответствующего стандарта одежды, обуви и головных уборов.

Существующие виды очков для пилотов также несовершенны. Будучи закрытыми, плотно прилегающими к лицу, они затрудняют ориентировку, вследствие чего летчики вынуждены снимать их даже во время полетов в открытых кабинах.

Необходимо выбирать стекла желто-зеленого цвета средней интенсивности. Ношение очков должно быть обязательным и при авральных работах, а также во время туманов, когда солнце светит сквозь тонкий слой облаков.

Нарушения физиологического характера обусловлены также влиянием разреженного воздуха. Наблюдающееся при этом понижение атмосферного давления вызывает кислородное голодание. Одновременно отмечается колебание артериального давления, больше всего сказывающееся при полетах на большой высоте. Эта гипертония может вызвать у лиц молодого возраста общее недомогание, шум в ушах и головную боль, а у лиц более пожилого возраста и у малоопытных — целый ряд нарушений сердечно-сосудистой системы. Все эти явления требуют принятия мер лечебно-профилактического характера.

Значительные нарушения сердечно-сосудистой системы можно наблюдать при резких и внезапных снижениях, при «болтанке», когда организм не имеет достаточно времени для приспособления своей сердечно-сосудистой системы к изменившемуся атмосферному давлению. Необходимо отметить, что у лиц более пожилого возраста эти явления выражены резче. В числе противопоказаний для лиц, работающих в высоких широтах, должны быть указаны заболевания сердечно-сосудистой системы, как первичного характера, так и наступившие в результате других заболеваний (ревматоидные заболевания и др.).

Если сразу по приезде полярники легко преодолевали значительные расстояния, то спустя несколько месяцев можно было отметить значительную одышку при больших переходах.

На нарушения сердечно-сосудистой системы жаловались иногда люди, обладавшие очень крепким здоровьем. Способствовали развитию этих нарушений многочисленные случаи ревматоидных заболеваний на острове Рудольфа.

Изменения со стороны сердечно-сосудистой системы (по первичной диагностике) за время с 20 сентября 1937 года по 1 октября 1938 года были отмечены у шестнадцати лиц, нервные заболевания у двадцати одного из общего контингента в шестьдесят шесть человек, находившихся в этот период на острове Рудольфа. Сущность нарушений заключалась в прослушивании систолического шума у верхушки (функциональ-

ного характера), выраженной аритмии, тахикардии и в одышке при незначительной физической работе и ходьбе.

Из двадцати одного случая нарушения нервной системы в двенадцати случаях имеются основания предполагать прежде существовавшие изменения, и лишь в девяти случаях они были констатированы впервые.

Взвешивание зимовщиков мною было произведено шесть раз. Контрольное обследование дает возможность говорить об общей прибавке в весе за время полярной ночи.

Мои наблюдения за продуктивностью работы летчиков и зимовщиков дают возможность отметить следующий факт, требующий проверки в будущем. Среди состава экспедиции с нарушениями сердечно-сосудистой системы были лица, которые на материке выполняли интенсивную работу в течение полутора часов без особого напряжения; в местных же условиях, во время полярной ночи, уже спустя двадцать—двадцать пять минут можно было отметить тахикардию, резкую одышку и значительную утомляемость. Скорость бега, ходьбы, а также размер шага в этих случаях также уменьшались.

С целью приспособления сердечно-сосудистой системы во время полетов к изменениям атмосферного давления обязательным условием является постепенность перехода к различным высотам.

Для тренировки мышц сердца, главным образом во время полярной ночи, необходимо обязательное выполнение какой-либо физической работы или же хотя бы кратковременные прогулки на воздухе (даже во время пурги). Надо подчеркнуть, что вынужденное безделье в местных условиях, а тем более во время полярной ночи, действует самым отрицательным образом на сердечно-сосудистую и нервную системы.

Существенным фактором физиологических нарушений является чрезмерное нервное напряжение во время ночных или длительных полетов по неизведанной трассе. Неизвестность характера аэродрома при возможных вынужденных посадках, упорная и многочасовая подготовка непосредственно перед полетами требуют от летного состава исключительной выносливости, мобилизации всех сил организма.

Помимо всевозможных технических погрешностей, заставляющих летный состав быть в постоянном напряжении, его подстерегают в пути, а также при посадке и возвращении на базу неожиданности метеообстановки. Это нервное напряже-

ние больше всего сказывалось во время полярной ночи, когда полеты в местных широтах совершались впервые в истории авиации. Сама полярная ночь оказывала неблагоприятное влияние на нервно-психический статус полярников: легкая возбудимость, выраженная эйфория, переоценка своих сил или же депрессивное состояние — снижение памяти, работоспособности и инициативы.

Если учесть, что все эти явления подчас сочетались с нарушениями обмена веществ, с кожными и ревматоидными заболеваниями, значительным падением гемоглобина к концу полярной ночи, при значительно увеличившемся общем весе,— станет очевидным влияние полярной ночи. Более детальное изучение этого влияния даст возможность выработать радикальные лечебно-профилактические мероприятия для обеспечения в будущем полной работоспособности летного состава экспедиций и полярников.

Очевидно, что неврастеникам и психостеникам работа на острове Рудольфа противопоказана. Это обстоятельство обязывает производить более тщательный медицинский осмотр отправляющихся в Арктику.

Необходимо регулярное и высококачественное питание, как в процессе подготовки к полетам, так и при выполнении авральных работ.

При напряженной работе во время полетов можно отметить отсутствие аппетита в течение многих часов. Это следует объяснить как нервным напряжением, так и явлениями кислородного голодания. Для бесперебойной работы имеет также большое значение обязательное употребление свежих овощей и фруктов в течение полярной ночи.

Перед длительными полетами рекомендую прием тонизирующих средств. Обострение прежде существовавших или впервые появившиеся нарушения со стороны сердечно-сосудистой и нервной систем при своевременном и систематическом лечении ликвидируются в большинстве случаев в течение двух-трех недель.

Можно рекомендовать увеличение завоза шоколада «Кола» на полярные станции, а также снабжение им в достаточном количестве самолетов с тем, чтобы определенному контингенту больных выдавалась повышенная норма шоколада, хотя бы во время полярной ночи.

При достаточном запасе шоколада можно было бы снизить резко повышающуюся тенденцию к курению во время полярной ночи.

В условиях Земли Франца-Иосифа, особенно в течение полярной ночи, длительные приемы глицерофосфатов оказывают благоприятное влияние на весь статус полярника, особенно в сочетании с кварцевым облучением.

На острове Рудольфа уделялось особое внимание правильной организации отдыха, жилищно-бытовых условий и культурных развлечений.

Здесь была создана прекрасная библиотека, дававшая возможность каждому желающему повысить свой культурный уровень. Я был свидетелем того, как люди, очень мало читавшие до зимовки, пристрастились к чтению и прочли множество литературных произведений.

Метеорологические особенности острова Рудольфа познакомили меня с целым рядом необычайных явлений. Так, например, в декабре я наблюдал лунную радугу, напоминавшую солнечную, но сопровождавшуюся сиянием в виде концентрических кругов вокруг луны, постепенно исчезавших и наиболее долго сохранявшихся у нижнего края луны. В январе мы наблюдали северное сияние, отливавшее сначала розовым светом, а затем всеми цветами радуги.

30 марта наш коллектив наблюдал красивейшее явление: облака окаймлялись радужной оболочкой, повторявшей очертания облаков. Воздух был настолько прозрачен, что ясно были видны острова Карла-Александра, Джексона и Салисбюри, расположенные на много километров от острова Рудольфа.

Для острова Рудольфа характерны быстрая смена тихой, безветреной погоды ветрами штормовой силы и пургой.

В тихую и ясную погоду луна казалась чрезмерно большой, а низко нависающий небосклон был усеян мириадами звезд. С каждым днем северное сияние становилось все красивее, принимая иногда форму сходящихся лучей.

Из-за неблагоприятной летной погоды, обледенения самолетов и неизведанности трассы полеты совершались лишь после длительной и напряженной подготовки.

Всему коллективу рудольфовцев незабываемые минуты доставило известие о снятии героической четверки папанинцев. Вместе со всей страной каждый из рудольфовцев испытывал чувство большого удовлетворения.

Труд коллектива полярной авиабазы острова Рудольфа достоин похвалы. Ежедневная напряженнейшая многочасовая

работа (иногда бессменная работа в течение суток и более) обеспечивала успех экспедиций.

Наряду с этим свободное время коллектив рудольфовцев уделял раскопкам дома американской экспедиции Циглера—Фиала и созданию самого северного музея в мире. Работа была очень трудоемкой, требовавшей аккуратности. Все же музей был создан. Наряду с прочими разделами удалось организовать и медицинский раздел, дающий представление о степени и качестве подготовки экспедиций начала XX века.

Поражает «индивидуализация» лечебной помощи циглеровской экспедиции. В каждой половине домика были как бы свои особые норвежские и американские медицинские инструменты. Помимо этого, почти в каждой комнате-каюте мы находили индивидуальные шприцы, медикаменты и т. д.

А вот отличительной чертой коллектива рудольфовцев являлась не индивидуализация, а, наоборот, спаянность, дружба, постоянная взаимопомощь.

Мне как научному работнику коллектив создавал все условия к тому, чтобы я мог заниматься «своим» делом. Меня подчас сознательно не назначали даже на авральные работы, предоставляя возможность выполнить план научной работы.

30 июля 1938 года по пути на мыс Бророк (место, где, согласно литературным данным и личным показаниям матросов Линника и Пустошного, похоронен был Седов), в юго-западной части мыса Аука, куда наш коллектив в составе десяти человек отправился на поиски могилы великого исследователя Арктики, была найдена могила Г. Я. Седова.

Среди найденных предметов мы обнаружили обрывки флага бывшей Российской империи, остатки брезентовой палатки, куски веревок, древко флага («флагшток») из двух частей, сцепленных медным кольцом-пластинкой с выгравированной надписью «Polar Expedit. Sedow, 1914». Помимо указанных предметов, были найдены обрывки меховой одежды, топорик-кирка, банки из-под консервов и др. Все это было засыпано камнями.

На месте могилы мы выложили гурий из камней в знак нашего глубокого уважения к Георгию Яковлевичу Седову, который, несмотря на тяжелую болезнь, упорно стремился водрузить русский флаг на Северном полюсе. Даже умирая, он заставил привязать себя к нартам и следил по компасу за правильностью пути.

Это мужество великого и отважного полярника-исследователя нашло блестящее воплощение в коллективе рудольфовцев.

Организация нормально действующей полярной авиабазы на острове Рудольфа, завоевание Северного полюса и легендарный дрейф папанинцев, осуществление первых в истории человечества полетов во время полярной ночи в столь высоких широтах по неизведанной трассе — все это в значительной степени было обеспечено благодаря мужественной деятельности славного коллектива рудольфовцев.

СЕМЬЯ ПОЛЯРНИКОВ

А. А. МИТРОШКИН
Парторг
экспедиции Шевелева

ВСТРЕЧИ С ДРУЗЬЯМИ

12 августа 1937 года, в день отлета С. А. Леваневского из Москвы в Северную Америку, я был на аэродроме.

Помню большую бетонную дорожку, в конце которой стоял мощный красавец — четырехмоторный самолет. Шли последние приготовления к отлету. Бортмеханик Побежимов, штурман Левченко и я сели на траву, чтобы побеседовать перед отлетом.

Леваневский подал команду: «В полет!»

Левченко направился к самолету и занял свое место в штурманской кабине.

Провожающие, освободив бетонную площадку, расположились у выхода с аэродрома.

Дана первая ракета, разрешающая взлет. Шум моторов усилился. Взлетела вторая ракета, и самолет начал разбег.

Провожающие машут руками героическому экипажу, направившемуся через полюс в Северную Америку.

В ночь на 13 августа я внимательно следил за полетом Леваневского.

Вечером 13 августа с самолета была получена радиограмма о том, что один из моторов вышел из строя и экипаж вынужден вести самолет на меньшей высоте вслепую, пробиваясь сквозь туман и облачность.

Больше никаких сообщений с самолета не поступало.

Так прошло несколько дней в томительном и тяжелом ожидании.

И вскоре стало ясно, что с самолетом что-то случилось. На розыски его, по решению правительства, была снаряжена воздушная экспедиция под руководством Героя Советского Союза Марка Ивановича Шевелева. В состав экспедиции входили те же четырехмоторные самолеты, которые доставили героическую папанинскую четверку на Северный полюс. Командирами этих кораблей были искусные летчики — Михаил Васильевич Водопьянов, Василий Сергеевич Молоков и Анатолий Дмитриевич Алексеев. Флаг-штурманом экспедиции был назначен участник полюсной экспедиции Иван Тимофеевич Спирин. На острове Рудольфа в состав отряда вступил также самолет Героя Советского Союза Ильи Павловича Мазурука.

19 августа меня вызвал к себе Шевелев. Он сообщил, что я утвержден парторгом этой экспедиции. Я немедленно приступил к ознакомлению со всем составом экспедиции и с подготовкой материальной части к полету. Первое воздушное крещение я получил, поднявшись на самолете Василия Сергеевича Молокова во время проверки материальной части перед отлетом.

Так я вступил в состав экспедиции Шевелева. Вместе с нею прибыл на остров Рудольфа, где и находился до весны 1938 года.

Об этой экспедиции я и хочу рассказать.

В те дни станции всего мира ловили позывные самолета Сигизмунда Леваневского.

Что могло с ним случиться? Почему он не отвечает?

Сердце тревожно сжималось, когда мы начинали этот воистину тяжелый рейс.

Путь к острову Рудольфа

Вторичный полет на остров Рудольфа самолетами Героев Советского Союза Водопьянова, Молокова и Алексеева под руководством Героя Советского Союза Шевелева и флаг-штурмана Героя Советского Союза Спирина был совершен за двадцать одни сутки.

Мы стартовали из Москвы 25 августа 1937 года, и в тот же день совершили посадку в Архангельске, аэродром которого был закрыт дымкой лесных пожаров.

К утру следующего дня самолеты были готовы для полета. Наш синоптик Борис Львович Дзердзеевский ходил с сияющим лицом. Знавшие его по полюсной экспедиции без слов понимали, что сегодня «погодному властителю» не нужно задавать вопросов. И без этого ясно: летим. Мне, новичку, приходилось ко всему внимательно присматриваться, изучать товарищей, которые, казалось, понимали друг друга с полуслова.

26 августа наши самолеты совершили посадку на песчаную приморскую косу в Амдерме. Радостно встретили нас зимовщики и жители поселка. Прикрепленные стальными тросами, самолеты «отдыхали».

В Амдерминском клубе, переполненном рабочими и ненцами-оленеводами, выступил с докладом о событиях в Испании наш кинооператор, орденоносец Рима Кармен... Он недавно приехал из Испании, и его красочный рассказ о героической борьбе испанского народа за свою независимость и свободу надолго запечатлелся в памяти.

И вот утро 27 августа. На самолетах закипела работа. Механики Сугробов, Бассейн, Гутовский, Морозов, Гинкин, Петенин, Чагин и другие, раскрыв капоты моторов, тщательно осматривали каждую деталь. Все надо было учесть. Полет предстоял над открытым морем.

Местные трактористы подвозили на тракторах бензин и масло, перекачивавшиеся затем во вместительные баки самолетов. А в это время В. С. Молоков и его второй пилот Юра Орлов знакомили ненцев с самолетами. Они объясняли, как летают наши краснокрылые птицы. Потом отвечали на вопросы ненцев, с любопытством осматривавших самолеты.

Наконец, материальная часть была готова к дальнейшему полету. Но наш синоптик Дзердзеевский отказывался выдать визу на полет.

— Я считаю, что лететь нельзя, — говорил он, — нужно выждать несколько дней.

Чорт возьми, какая обида!

Командиры самолетов, начальник экспедиции и флаг-штурман подолгу просиживали над синоптической картой. Но лететь действительно было невозможно.

Так прошло несколько томительных дней...

В ожидании летной погоды экипажи самолетов отдыхали, смотрели кинофильмы в клубе, ходили на охоту, спускались в шахты.

В ночь на 29 августа ветер настолько усилился, что морской прибой начал затоплять наш аэродром. Положение становилось серьезным. Казалось, что самолетам тоже не терпится. Поставленные против ветра, они слегка покачивали своими крыльями. У самолетов дежурили пилоты.

29 августа мы услышали из Москвы сообщение: этот день, оказывается, был днем рождения Ивана Тимофеевича Спирина. Было уже за полночь. Все пошли к Ивану Тимофеевичу поздравить его и пожурить за то, что он сам об этом факте умолчал, пока не напомнила Москва. В честь такого приятного события был устроен товарищеский ужин, на котором виновнику торжества были преподнесены подарки.

В ночь с 31 августа на 1 сентября наш синоптик сообщил, что 2 сентября можно будет прорваться на остров Рудольфа и что погода на Земле Франца-Иосифа будет более или менее благоприятной. Нести ночную вахту остались Шевелев, Дзердзеевский, инженер Гутовский, парторг рудников и я. В четыре часа утра Дзердзеевский принес последнюю метеосводку. Оказалось, лететь нельзя.

Сидя за столом и рассматривая синоптическую карту, Шевелев, как и раньше, спрашивал у Дзердзеевского: «А завтра что может быть? А после завтра что ожидаете? Может быть улучшение?»

Эти вопросы синоптику ставились неоднократно командирами самолетов и флаг-штурманом Спириным.

Но синоптик попрежнему отвечал: «Лететь нельзя, нужно подождать... Скоро должно быть улучшение».

1 сентября все очень нервничали. Погода как будто улучшалась. Каждый участник экспедиции становился доморощенным синоптиком.

Мы тщательно следили за погодой, давали свои прогнозы, спорили с Дзердзеевским. Увы! Только его прогнозы оправдывались.

Лишь к вечеру 1 сентября полет был разрешен. Механики, пилоты и штурманы улеглись спать, но на кухне не спали. Экипажу готовили ранний завтрак.

К 8 часам утра 2 сентября все были на аэродроме, и вскоре моторы заработали на полный ход...

Первым пошел на взлет самолет Водопьянова «Н-171». За ним взлетели Молоков и Алексеев. Над Вайгачом я крепко уснул, проснулся над Новой Землей и услышал последние известия по радио из Москвы.

До острова Рудольфа нам долететь не удалось: облака затягивали небо со всех сторон, начался снегопад, самолеты

болтало, появилась угроза обледенения — самый страшный враг авиации. Командование решило пробить облака, уйти вверх и на большой высоте достигнуть острова Рудольфа. Механики тщательно следили за подачей антиобледенителя на винты, за работой моторов. Все пилоты сидели на своих местах, готовые встретить любую неожиданность. Погода все ухудшалась, и в конце концов было принято решение итти на мыс Желания и там совершить посадку.

Полярники мыса Желания приняли нас радостно и взволнованно. Они приготовили для нас аэродром в полутора километрах от полярной станции, на берегу моря. Но найти этот аэродром было очень трудно: мешал густой снегопад.

Я видел, как самолеты неслись один за другим и вновь скрывались в снегопаде. Однажды я заметил внизу бушующее море. Над самым мысом Желания наблюдалась одна и та же картина: черная земля, снегопад, ветер.

Наконец, Алексеев обнаружил костры, которые горели на аэродроме. Первыми начали посадку самолеты Водопьянова и Молокова. Я летел на самолете Алексеева. Мы сели последними. К этому времени Водопьянов уже приземлился, самолет Молокова, выруливая с дорожки, попал в разжиженный грунт и сломал хвостовое колесо. Не лучше сели и мы.

Вскоре Шевелев и Водопьянов отдали распоряжение: «Зачехлить моторы. Всем на отдых!»

«Утро вечера мудренее», — говорит русская пословица. Но сейчас эта пословица нас мало устраивала.

Как же мы вытащим самолеты?

С этой тревожной мыслью мы шли на зимовку, где нас ждали теплая товарищеская встреча и горячий обед.

После ужина Рима Кармен рассказал зимовщикам о событиях в Испании. Беседа закончилась поздно, а рано утром все зимовщики и участники экспедиции ушли к самолетам, таща за собой доски, лопаты, ломы. Снег залеплял глаза, ветер ударял в лицо, ноги увязали в разжиженном грунте.

Самолеты стояли на своих местах. За ночь колеса еще глубже ушли в мягкий грунт. По колесным колеям, которые проложили наши самолеты при посадке, текли ручьи. Вода останавливалась у колес, размывая глинистую почву еще больше, и затем стекала в лощины.

Шевелев, Водопьянов, Спирин, Молоков и Алексеев обсуждали создавшуюся обстановку. Решено было вытащить самолеты к берегу моря на более твердую почву.

Механики самолета Водопьянова — Бассейн, Морозов и Петенин — подводили домкраты под колеса самолета. Вскоре

мы убедились, что подставки под домкрат входят глубоко в грунт и таким образом нам самолеты не удастся поднять.

Да! Положение тяжелое. Но что делать? Нужны тракторы, а их нет. Один товарищ, правда, предложил вызвать пароход с тракторами, но такие настроения были опасны.

Ждать у моря погоды мы не могли. Нужно было во что бы то ни стало своими силами вытащить самолеты.

Нужен был план, четкий и ясный.

И план появился.

Все усилия были направлены на то, чтобы вытащить самолет Водопьянова.

Завязли колеса? Вытащим колеса!

Начали рыть траншеи под ними длиной в пять-семь метров, шириной до метра. Траншеи устлали скрепленными досками. Доски подвели под самые колеса.

Отдыхать не приходилось, да и не терпелось нам. Хотелось поскорее узнать, что же из всего этого получится.

Когда мостки были готовы, Водопьянов залез в самолет. Моторы запели свою песню. Мы стояли в стороне и ждали сигнала Молокова. Наконец, он скомандовал: «Марш к шасси и хвосту!» Значит, моторы уже прогреты, и Водопьянов готов дать полный газ, чтобы сорваться с места и уйти на намеченную площадку. Наша задача заключалась теперь в том, чтобы помочь самолету сорваться с места.

Рука Молокова поднята вверх: «Внимание!» Каждый занимает свое место, грудью опершись о холодный корпус самолета.

Рука опускается. Моторы включаются на полную мощность, винты отбрасывают на нас сильную струю воздуха, но никто не оставляет своего места. Мы изо всей силы толкаем самолет.

Колеса начинают покачиваться, сползают на доски, и, наконец, самолет выбирается из трясины и начинает набирать скорость.

Чтобы не попасть под хвостовое оперение, мы бросаемся в сторону. Подняв хвост, самолет Водопьянова уходит к выбранному месту стоянки. Мы облегченно вздыхаем. Первый шаг сделан.

Впрочем, радоваться рано.

Мы осмотрели новую стоянку. Нос самолета стоял на юго-запад перед находящейся впереди ложбиной, перескочить которую во время старта нагруженному самолету невозможно. Не раз бродил каждый из нас по этой ложбине, пробуя твердость ее грунта своими сапогами, и разводил руками. Если

самолет сядет здесь, то вытащить его нам одним было бы уже не под силу. Но Водопьянов считал, что он может перескочить любую ложбину. Другого выхода и не было.

Забравшись снова в самолет, Водопьянов дает моторам газ и проскакивает через ложбину!

Затем он делает большой круг по «аэродрому» и вновь становится на место.

На этот раз он стал гораздо удачнее. Однако, чтобы взлететь, необходимо было повернуть хвост самолета на запад на девяносто градусов. Разместившись с левой стороны фюзеляжа, мы запели «Дубинушку». Под эту замечательную песню мы поворачивали самолет. Колеса зарывались в грунт. Спустя час самолет был готов к взлету.

На этом кончился наш первый трудовой день на коварном аэродроме мыса Желания.

Самолеты товарищей Молокова и Алексеева были вытащены таким же способом.

Началась заправка самолетов горючим.

Вечером, когда все собрались на зимовку, уже никто не говорил о возможных заморозках и необходимости затребовать тракторы.

Ужин кончился. У пианино сгруппировались любители музыки и пения. Едва Саша Курбан взял первый аккорд, как товарищи стали просить его сыграть что-нибудь хорошее и спеть. Так начался вечер самодеятельности.

Вот Кармен берет «дирижерскую» палочку и исполняет песенку бойцов революционной Испании. Все аплодируют. Его сменяет Водопьянов, а затем мы хором поем одну песню за другой.

Уже полночь. Все разошлись спать. Лишь в радиорубке бодрствуют дежурные радисты, да синоптики ждут очередных сводок погоды.

С утра мы снова на аэродроме.

6 сентября самолеты стояли хвостами к морю, совсем готовые к взлету, но погода была нелетная. Вечером пришлось рыть у каждого самолета ямы глубиной в метр, зарывать в них бревна и укреплять самолеты.

Погода зло издевалась над нами: то светило солнышко, то шел сплошной снегопад. Временами дул сильный ветер. Туман вел себя так, будто купол острова Рудольфа играл в прятки со всеми другими островами архипелага.

Наш синоптик получал часовые сводки погоды. Но, когда моторы были прогреты и взлет можно было производить,

о Рудольфа приходили одни и те же печальные вести: «Купол Рудольфа закрыт...»

Было очень тоскливо. Мысль о судьбе Леваневского не покидала нас. Мы были злы, нервы у всех разыгрались. Чтобы убить время и развеять тоску, многие из нас уходили на прогулку, лазали по скалам, бродили по берегу, собирали морские ракушки, кости зверей.

Однажды Тягунин (второй пилот самолета Водопьянова) выкупался в море. Вероятно, это первый человек, который по собственному желанию на такой широте и в такое время года купался здесь. Пришлось предупредить Тягунина, чтобы он прекратил купанье. Рисковать здоровьем никому не дозволено!

Больше всех любил путешествия Молоков. Часто можно было видеть его на берегу с обнаженной головой, совершающего прогулку.

Однажды он предложил нам съездить на моторной лодке к промышленникам. Это предложение было поддержано всеми, и такую поездку мы совершили.

Во время одной из наших многочисленных прогулок фотолюбители решили сфотографировать кайру, которая спокойно сидела на большом камне, окруженном водой. Когда они добрались до камня и окружили кайру со всех сторон, нужно было заставить ее «принять» позу для фотографирования. Началось «уговаривание» кайры. Но один из уговаривавших оплошал, кайра схватила его за палец и начала бросаться из стороны в сторону. Тем временем не растерявшиеся фотолюбители старательно щелкали фотоаппаратами и лейками.

Вскоре мы узнали, что у зимовки промышленниками поставлены сети на морского зверя. Любители охоты стали внимательно наблюдать: бьется ли зверь в сетях?

Как-то раз Гинкин (бортмеханик самолета Алексеева) убил нерпу и морского зайца. Убил нерпу и Кистанов (инженер по приборам).

Одну нерпу Гутовский и Орлов решили доставить на зимовку живьем. Увидев, что в сети попал зверь, мы взяли маленькую лодку и направились к сетям. Кармен, не успевший попасть в лодку, страшно сердился. Добравшись до сетей и обнаружив нерпу, мы хотели втащить ее в лодку за задние ласты, но запутавшийся зверь яростно сопротивлялся. Наша «душегубка» вот-вот могла перевернуться. Пришлось попросить помочь нам.

Вскоре к нам подошла большая моторная лодка. Нерпа была вытащена, и вместе с сеткой мы положили ее в лодку,

связали ласты, закрепили веслами поперек туловища и в таком виде доставили на берег.

Ряд товарищей внес предложение: довезти нерпу до домов станции на вагонетке узкоколейки, единственном надежном пути к мысу Желания. Так и сделали. Нерпа, вероятно, была очень удивлена, когда ее в вагонетке покатили десятка полтора веселых людей.

Мы так были увлечены нерпой, что забыли и про погоду и про все наши злоключения.

Доставили мы гостью до конечной станции и выгрузили на землю метрах в пятнадцати от расположенного здесь озера.

Нерпа лежит и осматривается.

Первыми к ней пришли знакомиться собаки. Они довольно подозрительно осмотрели ее, обнюхали и пошли прочь.

Кому-то из нас пришла мысль потешить нерпу музыкой.

Принесли патефон. Иван Тимофеевич Спирин поставил пластинку.

Гостья наша давно уже вела себя тихо и ни на что не реагировала. Но музыка заставила ее оживиться. Она шумно забурчала и бросилась к патефону, явно угрожая расправиться с ним и с его владельцем Молоковым. Поднялся хохот. Молоков сбежал вместе с патефоном, а гостью нашу мы решили выпустить в пресное озеро.

Но не так легко было это сделать. Нерпа ни за что не хотела опускаться в воду. Сколько ни толкали ее Миша Чагин и Сугробов, нерпа норовила повернуть морду к берегу и в воду не шла...

Однако, убедившись в том, что бороться трудно, она вытянула шею и сунула морду в воду. Пресная вода ей, видимо, не очень понравилась. Она оглянулась, но и на суше не лучше!

Эх, была не была! В один миг она ушла под воду и только через минуту вынырнула на порядочном расстоянии от берега.

Уже после того, как мы прилетели на остров Рудольфа, зимовщики мыса Желания прислали нам радиограмму: «Нерпа ушла в море».

Так окончился наш охотничий сезон на мысе Желания.

9 сентября Дзердзеевский разрешил полет на следующее утро.

Экипажи решили хорошо отдохнуть перед полетом. Умылись, легли спать. Не спали лишь радист мыса Желания, синоптик, повар и начальник экспедиции Шевелев.

Каждый час мы получали метеосводки Каменецкого с острова Рудольфа, которые вместе с метеосводками других станций немедленно заносились на синоптическую карту.

Рано утром все ушли на аэродром, на зимовке остался лишь синоптик.

Шумели моторы, готовые к полету.

Командиры самолетов внимательно осматривали старт. Дорожка не обещала ничего хорошего. Сам же взлет должен был произойти в не совсем нормальных условиях. Нужно было пробежать около семисот пятидесяти метров, затем развернуться и произвести взлет в сторону моря.

Площадка наша была ограничена размерами, впереди ее высилась каменная гряда, перескочить ее нельзя было, а рисковать врезаться в камни было, конечно, очень неразумно.

Все же мы взлетели удачно.

Как рассказали зимовщики мыса Желания после нашего возвращения на Большую Землю, колеса наших самолетов хорошо «вспахали» аэродром.

После нескольких часов полета мы увидели на горизонте архипелаг Земли Франца-Иосифа. Спирин вывел самолеты к центру острова Сальм, затем мы пошли дальше к острову Рудольфа.

Как ни старались Водопьянов, Молоков и Алексеев пробиться сквозь сплошной туман, окутавший остров, арктическая погода на этот раз не дала нам возможности посадить самолеты на ледяной аэродром острова Рудольфа.

Прошел час, а мы все кружились над аэродромом, попадая в туман и теряя друг друга.

Дальнейшее пребывание в воздухе становилось рискованным. Мы могли попасть в такое положение, когда вообще не смогли бы сесть ни на один клочок земли.

Флагман принял решение итти к бухте Тихой и там сесть. Погода ухудшалась с каждой минутой.

Самолеты повернули на юг, к бухте Тихой... Дойдя до острова Карла-Александра, Водопьянов решил сесть на ледник этого острова, сообщив нам: «Иду на посадку... Следите за мной».

Развернув самолет, Водопьянов пошел на посадку с юга на север, по восточному краю острова.

Вот уже близко от колес самолета ледник. Но что такое? Самолет делает крутой поворот вправо, набирает немного высоту и идет через пролив к острову Райнер...

Оказалось, что при спуске Водопьянов вдруг заметил за-

порошенные снегом трещины в ледниковом покрове. Они были широки и глубоки. Садиться было нельзя.

Вскоре мы получили новый сигнал с флагмана: «Идем на посадку на острове Райнер. Следите. Выложу «Т» — садитесь, если крест — идите в Тихую. Работу кончаю».

Мы внимательно следили за флагманом. Вот самолет побежал по ледяному куполу, из него выбегают люди и выкладывают живое «Т». Наши самолеты идут на посадку, не теряя ни одной минуты. Едва радист передал радио «всем, всем», что самолеты благополучно сели на острове Райнер, нас накрыл густой туман со снегопадом...

Началась наша жизнь на необитаемом ледяном острове. Жить приходилось в шелковых палатках, спали в меховых мешках.

Первую ночь провели в самолетах. Рано утром я выскочил из самолета и, чтобы согреться, начал танцовать. Мой танец был, очевидно, настолько своеобразен, что синоптик, например, не сразу понял, что со мной случилось.

На другой день мы начали ставить палатки и утеплять их снегом.

Снегу было мало. Приходилось собирать его лопатами.

Но к ночи мы увидели, что жалеть о том, что мало снега, не следует. Ведь по глубокому снегу на колесах трудно, а то и совсем невозможно будет взлететь.

С 10 по 15 сентября мы прожили на леднике острова Райнер, ожидая летной погоды, чтобы пролететь несколько десятков километров, отделявших нас от острова Рудольфа.

Жизнь на леднике протекала нормально: дежурные готовили обед, чай, ужин, механики осматривали моторы, радисты несли свои вахты. Мы ходили из палатки в палатку «в гости».

Не успевали мы подготовить самолеты к полету, как с острова Рудольфа сообщали: «На куполе туман». Когда же они сообщали: «У нас ясно, можно лететь», на Райнере становилось туманно, и взлет опять откладывался.

14 сентября на совещании командиров было решено подогреть моторы и держать их весь день в полной готовности к полету.

Как только с острова Рудольфа сообщили, что погода удовлетворительная, Водопьянов ушел в воздух. Он опустился на острове Рудольфа и сообщил нам, что там туман и наш полет нужно отложить.

Мы уже собирались снова раскладывать палатки, вдруг

радист Олег Куксин воскликнул: «Летим, летим! Полет разрешен!»

Мигом чехлы были сняты со всех моторов, стремянки и инструменты убраны в самолет. Люди на своих местах. Командир самолета и второй пилот Саша Курбан занимают свои места, дают полный газ... и мы мчимся по ледяному куполу, разметая свежий снег по своему пути...

Меня подзывает к себе штурман нашего самолета Жуков и, показывая рукой вперед, говорит:

— Смотри — Рудольф!

Авралы. Полет на полюс

После отдыха на острове Рудольфа экипажи самолетов и зимовщики направились на аэродром для заправки самолетов горючим, осмотра моторов и подготовки к полету на розыски экипажа Леваневского.

От зимовки до аэродрома, который находился на верхушке ледника, в четырех километрах от зимовки, нас довез трактор ЧТЗ.

Разместились на громадных санях и, одетые в малицы, шумной группой направились на аэродром. Несмотря на небольшое расстояние, преодолеть нам удалось его не раньше полутора — двух часов. Ветер пронизывал нас насквозь.

Чтобы согреться, мы затевали возню. Кто-либо кубарем летел из саней в снег, стремясь при этом утащить с собой другого. Пока успевали встать, трактор уходил вперед, и в погоне за ним мы разогревались.

Впоследствии на аэродром мы ходили пешком или на лыжах. Большим любителем лыж был Молоков. Трудно было подняться на лыжах на аэродром, зато сверху вниз просто скатывались: только держись на ногах да во-время тормози палкой.

Как-то раз пришлось наблюдать странное явление: огромный снежный ком катился вниз с купола.

Мы никак не могли понять, в чем дело.

Но вот у самой зимовки из снежного кома, как из скорлупы, вылупилось существо. Необыкновенное это существо оказалось нашим механиком Мишей Чагиным. За плечами его был огромный узел. Он решил перевезти столь рискованным способом все свое имущество с аэродрома на зимовку.

Летел-то он на лыжах, но по дороге «сошел с рельс» — лыжи разбежались, и он превратился в снежный ком. Впрочем, как ни в чем не бывало, он отряхнулся и пошел к зимовке.

Но вот с механиком Шекуровым случилась весьма неприятная история, и могла бы она кончиться весьма трагически. Он придумал новый способ переправы на зимовку: сел на хвостовую лыжу самолета и полетел вниз. Лыжа неслась очень быстро, и он даже не заметил, что путь ее шел вовсе не к зимовке, а к ледниковому обрыву, к морю. Только в самую последнюю минуту он скатился с лыжи, которая так и улетела в море... Отделался он легкими царапинами.

После этого случая решено было открыть новую воздушную линию: зимовка—купол ледника.

Перелеты мы совершали на самолете «У-2». Пилотами этой самой короткой в мире авиалинии были летчики Спирин, Мазурук, Козлов.

Водопьянов решил однажды переправиться на купол ледника на лыжах. На пути к вершине ледника он заметил летящий на купол «У-2». Не теряя лишнего времени, Михаил Васильевич лег на снег. Спирин заметил живой посадочный знак «Т» и сел рядом с ним. Михаил Васильевич забрался на самолет и улетел.

Кроме двух тракторов и самолета, нашим транспортом являлись вездеходы. Но, говоря откровенно, это был не совсем надежный транспорт. Трактор вернее.

15 и 16 сентября самолеты заправлялись горючим. В каждый самолет бригадой в четыре человека накачивались ручным альвеером десятки бочек бензина.

Наша бригада — Алексеев, Жуков, Курбан и я — выкачивали одну бочку в семь-восемь минут. Василий Сергеевич Молоков и его спутник Леша Ритслянд выкачивали такую же бочку в пять минут.

Василий Сергеевич облегчил работу своего экипажа тем, что подрулил самолет поближе к месту нахождения бензиновых бочек. Нам же приходилось отвозить бочки к самолетам на санях.

После заправки самолетов горючим и погрузки всего снаряжения командиры и начальник экспедиции подсчитывали полетный вес самолета.

Итти с полетным весом, который равнялся двадцати шести тысячам килограммов, было рискованно. Поэтому было решено сократить вес до двадцати пяти тысяч килограммов, тщательно проверив каждую мелочь. Вторые пилоты, механики и штурманы вытаскивали из самолета почти весь груз, возвращая на борт корабля только самое необходимое.

Закончив подготовку самолетов к полету, мы ждали летной погоды.

19 сентября синоптик Дзердзеевский пообещал погоду на двадцатое. Часть механиков и членов экипажей осталась на аэродроме на ночь.

В 6 часов 15 минут Мазурук вылетел на разведку на север, но, встретив на пути сплошную облачность, вернулся обратно часа через два. Полет отложили. К вечеру погода совсем испортилась: началась пурга.

Подготовляя самолеты к полету, механики Сугробов, Гинкин, Чагин и другие обнаружили, что после подогрева моторов большими лампами что-то неладное происходит с температурой масла. Сугробов не хотел рисковать моторами. Он прибежал в аэродромный домик и, обращаясь к Алексееву, сказал:

— Анатолий Дмитриевич, вот уже полчаса гоняю моторы, а температура масла падает. Я считаю, что нужно остановить моторы...

Анатолий Дмитриевич со свойственным ему спокойствием ответил:

— Ты, Костя, брось панику наводить... Посмотри как следует!

Моторы были все же остановлены. Оказалось, что лампы не могут подогреть весь масляный бак. Пришлось все масло с моторов сливать в бочки, а оттуда в маслогрейку.

С этого времени перед каждой подготовкой самолетов к полету, — а таких подготовок было немало, — масло подогревалось в маслогрейке при помощи форсунок, затем подвозилось к самолету и ручным альвеером вливалось в баки самолетов.

Оставалась еще неразрешенной задача борьбы с обледенением винтов на земле. Как только начиналась подготовка к полету, мы ходили вокруг обледеневших винтов и соскабливали каждый миллиметр льда деревянной лопаткой. Но труд этот был почти бесполезен. Винты вскоре снова обледеневали.

Решили одну половину маслогрейки занять для подготовки горячей воды и ею перед запуском моторов смывать обледенение с винтов. Проделывалась эта работа просто: один человек залезал на крыло самолета и направлял водяную струю из альвеера на одну из лопастей винта книзу. Другой, стоя на стремянке у лопасти, обтирал ее тряпкой...

При первом же опыте нас постигло разочарование: горячая вода, смывая намерзший лед с лопасти, замерзала раньше, чем стоящий на стремянке успевал обтирать лопасть тряпкой.

Пришлось расходовать антиобледенитель, которым и обтирали лопасть, а затем вытирали ее насухо. Работа пошла значительно быстрее, винт не успевал покрываться льдом, и моторы запускались спокойно.

Нам удалось сравнительно легко разрешить вопрос о подогреве масла и очистке винтов ото льда, но не удалось упростить и облегчить борьбу со снегом, заносившим наши самолеты до самых крыльев, засыпавшим моторы, штурманскую рубку и фюзеляж.

Много раз пришлось готовить самолеты к полету. Не успевали мы очистить носовую часть фюзеляжа, как замечали, что все было напрасно: снег густым слоем покрывал ее.

Такая работа требовала большого количества метел, но их-то у нас недоставало. Пришлось заниматься изобретательством. Чагин сделал щетку из проволоки, которая неплохо сметала снег. Одна щетка была сделана из кусков фанеры с волнообразными краями под гофр. Щетка эта хорошо сметала снег с верхних плоскостей. Но самой лучшей оказалась щетка, сделанная из случайно найденного китового уса.

С каждым днем становилось все темнее.

Вечерами мы без конца обсуждали планы поисков Леваневского. Появлялись все новые и новые варианты. С расчетами в руках мы подолгу засиживались в кают-компании.

Много было у нас хороших планов.

Мы предполагали сесть на папанинскую льдину. Сделать ее базой для наших розысков. По радиотелефону Папанин сообщил, что готов принять нас, что его аэродром в полном порядке.

Но погоды все не было.

Когда, же, наконец, погода улучшилась, оказалось, что самолеты застревают в рыхлом снегу и оторваться от земли не могут.

А снег все шел и шел...

С болью в сердце пришлось принять решение итти на розыски Леваневского одному только флагманскому кораблю после смены колес на единственные самолетные лыжи, имевшиеся на острове Рудольфа. Самолеты же Алексеева и Мазурука решено было отправить на соседние острова для приемки флагманского корабля при возвращении из полета в том случае, если остров Рудольфа окажется закрытым туманом.

27 сентября было созвано партийное, а затем общее собрание участников экспедиций и зимовки, и на них, заслушав

доклад Шевелева о плане работ, коллектив единодушно одобрил намечавшиеся мероприятия.

Рано утром 28 сентября мы приступили к замене колес самолета Водопьянова лыжами.

Теперь уже наши работы на аэродроме нередко проводились при свете прожекторов. Полярная ночь приближалась.

Сменить колеса на лыжи было очень трудно, так как работа проводилась не на обычном аэродроме, а на ледяном куполе, занесенном снегом.

Очистив под левым колесом площадку от снега, мы подняли шасси домкратом, подтащили лыжу и уже почти стащили колесо. В этот момент раздался крик механика Сугробова: «Затолкните колесо обратно!». Оказалось, что едва успели механики Морозов, Петенин и другие нажать колесо, как раздался треск, и самолет начал грузно опускаться на землю.

Сломалась штанга домкрата.

Не предупреди Сугробов во-время, дело могло закончиться поломкой левого крыла самолета.

Сломанную штангу заменили новой, и работа продолжалась.

При смене правого колеса тоже не обошлось без приключений. Когда самолет был поднят домкратом и смена колеса началась, самолет на хвостовой лыже покатился назад. И на этот раз несчастье было предупреждено во-время.

Закончив установку лыж, коллектив направился на зимовку. Попутно было решено переправить к зимовке небольшой самолет, который мог быть использован для воздушных разведок синоптика. С большими предосторожностями этот самолет, поддерживаемый нами, трактор отбуксировал под гору.

В ночь на 4 октября все усилия были направлены на подготовку «Н-170» к полету на полюс. Когда эта работа подходила уже к концу, началась пурга.

Синоптик, получив последние сводки и особенно сообщения о погоде от папанинцев, заявил: «Лететь невозможно!»

Полет отложили.

Пурга становилась все злее.

Несмотря на уговоры остаться в аэродромном домике, часть людей все же пошла на зимовку.

По уходе их мы немедленно сообщили по телефону на зимовку о необходимости встретить ушедших, а сами, установив дежурство у телефона, расположились спать. Но уснуть

было трудно: мы волновались за товарищей, ушедших на зимовку, к тому же в нашем домике было очень холодно; «буржуйка», натопленная докрасна, пожалуй, только светила, но не грела.

А на зимовке, в ожидании наших товарищей, непрерывно жгли костры в больших банках, залитых отработанным маслом и бензином с паклей.

Обычно для перехода с аэродрома на зимовку требовалось тридцать—сорок минут. На этот раз товарищи шли около трех часов. Огонь они заметили только в непосредственной близости, так сильна была пурга.

Вечером 6 октября почти весь состав экспедиции и зимовщики вышли на аэродром продолжать подготовку «Н-170» к полету. На зимовке остались только командиры кораблей, флаг-штурман Спирин, штурманы Ритслянд и Аккуратов, летчики Козлов и Тягунин и я.

Получив последнюю ночную сводку, Шевелев собрал совещание командиров для обсуждения вопроса о полете. Как всегда, прогноз погоды докладывал синоптик Дзердзеевский, разъясняя общую и частную обстановку, могущую встретиться в пути. Мало утешительного сообщил он нам...

Иван Тимофеевич Спирин выступил против выводов синоптика и сказал: «Лететь при этой погоде можно... Ждать дальше нельзя!»

Ивана Тимофеевича поддержал командир отряда и самолета «Н-170» Водопьянов, заявив: «Я за полет!»

Начальник экспедиции Шевелев подытожил этот разговор очень просто: он взял свою меховую куртку и, накидывая ее на плечи, заявил: «Итак, летим!»

Трактор стоял у крыльца наготове.

Сборы были недолги. Не прошло и десяти минут, как все мы сидели на прицепной тележке трактора и, приближаясь к аэродрому, всматривались в звездное небо. Конечно, больше всех небо интересовало Ивана Тимофеевича Спирина.

Штурманская служба в нашей авиации является молодой наукой.

Иван Тимофеевич написал немало работ по самолетовождению и является одним из крупных специалистов в этой области. О нем Бабушкин рассказывал с исключительной теплотой, как о знатоке своего дела, приводившем самолеты полюсной экспедиции в пункты назначения с абсолютной точностью даже тогда, когда приходилось итти высоко над землей без всяких земных ориентиров.

Звездное небо сегодня привлекало Спирина и по другим

причинам. Он знал, что полет на север будет происходить в сумерках, а в районе полюса — почти в темноте. Спирин произвел теоретический расчет по звездам, используя для этого указатель курса «ЗУК» (звездный указатель курса). Готовые таблицы, карта звездного неба, штурманская карта и все остальное хозяйство Спирина находились при нем...

К нашему прибытию на аэродром «Н-170» был готов к полету, шли последние приготовления.

Иван Тимофеевич со своим хозяйством полез в штурманскую рубку и начал подготовительную работу: раскладывал карты, пробовал радио, проверял приборы и т. д.

Все было в порядке.

Последние минуты перед взлетом. Экипаж занял свои места. В полет шли: начальник экспедиции Шевелев, командир отряда и самолета Водопьянов, флаг-штурман Спирин, пилот Тягунин, старший бортмеханик Бассейн, бортмеханики Морозов и Петенин и бортрадист Сима Иванов.

Отрывать самолет с места пришлось с помощью трактора. Делалось это так: один конец стального троса прикреплялся к трактору, а другой — с петлей — просовывался через ось лыжи и скреплялся металлической трубой так, чтобы трос не соскочил. В момент, когда самолет срывался с места, конец троса, прикрепленный к самолету, освобождался, чтобы дать возможность трактору уйти в сторону, а самолету, не останавливаясь, итти на взлет.

Опробовав моторы и управление, Водопьянов дал знак Молокову. По сигналу Молокова инженер Гутовский подошел на тракторе к самолету, Мельников и я заняли место на правой лыже самолета и прикрепили к ней трос.

Усевшись на лыжу, как кавалеристы на доброго коня, мы крепко уцепились за трубу и кабан лыжи и ждали сигнала Молокова. Когда же моторы были включены на всю мощь, на тысячу семьсот оборотов в минуту, удержаться на лыже было нелегким делом: глаза забивало снегом.

Первая попытка оторвать самолет оказалась неудачной... Как только самолет оторвался с места, он пошел влево, лыжи попали на сугробы снега и могли сломаться.

Молоков немедленно подал сигнал остановить моторы. Все бросились к лыжам и начали подбрасывать под лыжи снег.

Закончив эту работу и прикрепив трос к левой лыже, мы вновь залезли на свое место... Моторы заработали на полную мощность, и самолет тронулся с места, увеличивая скорость...

А мы тем временем выбирали слабину троса, освобожден-

ного уходившим уже в сторону трактором, освобождали трубу и другой конец троса, готовясь прыгнуть с лыжи, чтобы не быть увезенными на ней в качестве пассажиров на Северный полюс.

Вдруг я слышу крик Мельникова: «Слезай!» Но слезать нельзя, так как трос еще не был откреплен от лыжи. Когда трос освободился, мой товарищ уже исчез... Нужно было немедленно слезать и мне, но, признаюсь, я боялся оказаться прижатым струей воздуха к амортизатору, а ногами к кабану лыж... Такое положение мало меня устраивало, и, напрягая все силы, я выбросился на снег.

Войдя в зону маяка, «Н-170» сигналами дал нам знать, что «все в порядке».

Немного позже ушел самолет Мазурука для организации встречи «Н-170» на соседних островах в случае, если ему не удастся сесть на острове Рудольфа.

Наступала очередь для «Н-172». Но взлететь «Н-172» не удалось. Проваливавшийся в снег колесами самолет не набирал необходимой скорости даже после большого пробега.

Теперь у нас осталась одна задача: следить за полетом «Н-170», ушедшего на розыски, и организовать ему встречу. Если за работой время проходило незаметно, то сейчас оно тянулось очень медленно. Погода на куполе ледника менялась каждые полчаса. То показывалось солнышко, то все небо закрывалось тучами, а аэродром туманом.

Василий Сергеевич Молоков расхаживал по аэродрому, потягивая свою неизменную трубку; часто всматривался он в ту сторону, куда ушел «Н-170».

Радисты сообщали нам координаты самолета Водопьянова. Вдруг связь оборвалась. Самолет «Н-170» в течение полутора часов не появлялся в эфире.

Что могло с ним случиться?

Радисты зимовки Богданов, Стромилов и Бобков, не снимая наушников, следили за эфиром, но напрасно: Сима Иванов молчал...

Наконец, Сима «вылез в эфир» и сообщил, что все обстоит благополучно.

Лица наши просветлели. На «буржуйке» появилась сковородка. Спустя десять минут нам сообщили, что самолет «Н-170» видит остров Рудольфа.

Не медля ни одной минуты, мы выскочили на улицу.

Кармен и я от радости крепко обнялись.

— Летит!.. Летит!.. Летит!..— восклицал Алексеев.

Кармен и я бросились бежать к Алексееву.

Анатолий Дмитриевич указал нам точку, приближавшуюся все ближе и ближе...

Огни для посадки были готовы.

Водопьянов повел самолет прямо на посадку, и через несколько минут машина уже бежала по снежному аэродрому.

Михаил Васильевич, указывая на своего пилота Сашу Тягунина, сказал:

— Молодец Тягунин — выдержал полет в очень тяжелых условиях.

После такой оценки Тягунин попал в наши объятия.

Мы очень гордились Водопьяновым, совершившим полет в труднейших условиях полярных сумерек, и все же нам было грустно. На этот раз найти Леваневского и его друзей не удалось.

Закрепив самолеты, мы собрались на зимовке. Василий Сергеевич Молоков отозвал меня в сторону. Ему было очень тоскливо, и он предложил зайти к нему на самолет. В пути он сообщил мне, что его мамаша уложила между бельем две бутылочки домашней вишневой наливки.

Забравшись в штурманскую рубку самолета и достав наливочку, коньячок, икру и галеты, Василий Сергеевич налил по чашечке.

После ужина все разошлись спать. Марк Иванович Шевелев и командиры обсуждали рапорт о полете на полюс...

В ожидании ледокольного парохода „Русанов"

В эти дни мы внимательно следили за пароходом «Русанов», который должен был доставить нам грузы из бухты Тихой. Выход «Русанова» в рейс ожидался со дня на день.

Путь к острову Рудольфа был очень тяжел. В истории мореплавания в северных морях еще не было случая, чтобы в такое позднее время года корабль добирался до широты восемьдесят два градуса в свободном плавании, но мы не теряли надежды.

Экспедиции особенно были необходимы продовольствие, бензин, уголь, лыжи для самолетов, мощный прожектор, обмундирование и т. п.

Опытный ледовый разведчик А. Д. Алексеев, со своим неразлучным штурманом Жуковым не раз ходил на разведку льда, сковавшего остров Рудольфа со всех сторон. Увы! Неутешительные новости он приносил.

У северной и западной окраин острова стояли большие

айсберги. Они сдерживали тяжелый береговой припай льда, доходивший местами до двух-трех метров толщины.

А. Д. Алексеев в одну из своих прогулок, которые он совершал обычно без оружия, заметил следы медведя.

В то время запас продуктов у нас подходил к концу. Все мы питались консервами. Алексеев поспешил на зимовку и сообщил о приятной находке заядлому охотнику, комсомольцу Вите Сторожко.

Сторожко немедленно ушел за медведем. Любопытство одолело нас. Вскоре несколько человек, в том числе и я, отправились на мыс Столбовой. Мы уже предвкушали запах жареных котлет из свежей медвежатины, но, увы, медведь схитрил: он обошел и нас и Сторожко стороной и исчез.

Вечером за ужином все молчали. Было неловко и обидно. Соленые консервы показались нам в этот день очень уж неаппетитными.

В ожидании «Русанова» мы принимали особые меры к экономному расходованию каждого куска угля, каждого полена дров. Начальник зимовки Либин и завхоз Зуев подсчитали все запасы продовольствия. Оказалось, что их может хватить до следующей навигации лишь при соблюдении твердой нормы питания и добыче свежей медвежатины. Значительно сложнее обстояло дело с топливом. Топить нам нужно было четырнадцать печей, плиту и баню.

Мы решили топить печи в жилых домах через два дня с выдачей угля по твердой норме. Одновременно с этим был объявлен аврал по сбору на старой и новой зимовках ящиков и отбросов древесины. Наконец, мы тщательно очистили угольный склад и перенесли весь уголь в сени одного дома.

Одетые в серые спецовки, с корзинами, кайлами и лопатами вышли также на угольный аврал Молоков, Водопьянов, Спирин, Алексеев и Шевелев. Работали дружно. Дома нас ждал горячий и вкусный обед, приготовленный общим любимцем, старым папанинцем Василием Васильевичем.

Сбор старых ящиков, досок, обрезков древесины также прошел успешно. На старой зимовке была собрана большая груда древесины, так пригодившаяся нам в полярную ночь.

После работы возвращались домой кто на лыжах, кто пешком.

Вечером, после небольшого отдыха, кают-компания наполнялась шумом. За столами занимали свои места азартные игроки в домино и в «подкидного».

Среди нас были и любители шахмат. К числу их надо отнести Либина, Шевелева, радиста Васю Бобкова и некото-

рых других. Правда, большинство из нас были игроками «подстольного» класса. Такие «игроки» только наблюдали, советовали и изрядно надоедали играющим, которые кричали им: «Марш под стол». Подстольники переходили тогда к новой тактике. Она заключалась в том, чтобы молчаливо стащить у игроков одну-две фигуры и остаться незамеченным. Самое интересное получалось тогда, когда игрок замечал отсутствие нужной фигуры и вступал в объяснение со своим противником. «Спор», конечно, кончался общим смехом и началом новой партии, которую, с общего согласия, уже решались играть по-серьезному и без вмешательства подстольников.

Любили мы и патефон. Пластинка «Вдоль деревни» заводилась несчетное количество раз. Очень любил ее Спирин и самый старый полярник, прозимовавший много лет в Арктике, Василий Дмитриевич Пурманцев. Его можно было часто видеть моющим посуду или начищающим полы под звуки этой народной песенки.

Радио тесно связывало нас с любимой родиной. Во время радиопередач с Большой Земли весь коллектив зимовки собирался в радиорубке. Прижавшись друг к другу, мы внимательно слушали каждое слово. Эти минуты, когда в далекой Арктике мы слушали голос нашей родины, запомнились на всю жизнь.

В радиорубке мы прослушали доклад товарища Молотова, транслировавшийся из Большого театра накануне XX годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Там же с затаенным дыханием мы ловили каждое слово вождя трудящихся всего мира товарища Сталина, выступавшего на вечере избирателей Сталинского избирательного округа в Москве.

Как ни тяжела и утомительна была наша работа, но ко времени ночной передачи последних радиоизвестий все собирались в радиорубке.

Розыски Леваневского мы не могли продолжать из-за отсутствия летной погоды. Это обстоятельство бесконечно огорчало нас. Ведь так хотелось сообщить любимой родине приятную весть.

Полярная ночь была уже не за горами, когда пароход «Русанов», наконец, вышел к нам.

Встреча „Русанова“

В ночь на 22 октября «Русанов» подошел к острову Рудольфа и стал на расстоянии километра от него у крепкого берегового припая.

Подойти так близко к острову удалось лишь благодаря тому, что за несколько дней до прихода «Русанова» сильный ветер разбил лед, стоявший у острова, и унес его в море. К самому берегу «Русанов» все же подойти не смог, хотя глубины здесь были вполне достаточные.

Готовясь к встрече «Русанова», мы на мысе Столбовом развели большой костер. Все, кто был свободен, легли спать, чтобы набраться сил для предстоящей работы по разгрузке судна.

Одна группа зимовщиков и участников экспедиции направилась на ледокол, прокладывая себе дорогу по торосистому льду и глубокому снегу. Впереди всех шел Либин, за ним Шевелев, Водопьянов, Спирин, Алексеев и другие. Невдалеке от берега Либин провалился в маленькую трещину, зачерпнув в сапоги немного воды.

Эта группа прошла путь от берега до ледокола в два часа. Другая группа, во главе со Сторожко, отправившаяся к судну по более ровному льду, прибыла значительно раньше.

Встреча с русановцами была радостной.

На борту парохода мы составили план разгрузки. «Русанов должен был стать у северо-западной части острова, между двумя большими айсбергами. В этом месте, по нашим расчетам, легче всего можно было проложить дорогу по льду до берега и организовать работу тракторов и вездеходов.

Ледокольный пароход начал пробивать канал в двухметровом льду.

Корабль продвигался очень медленно, лед под его ударами обламывался и уносился течением в северном направлении. К утру «Русанов» вклинился в припай льда, забросив ледовые якоря.

Бригады русановцев, зимовщиков и отряд Водопьянова вышли на строительство дороги на льду протяжением в тысяча двести метров. Под ударами топоров, ломов и кайл ледовые нагромождения превращались в кучи обломков, шаг за шагом прокладывалась дорога. На берегу уже шумели подошедшие тракторы Воинова и Сугробова. Возводился деревянный мост для перехода тракторов с берега на лед.

Не всегда удается сразу построить такой мост. Нередко лед приливо-отливными течениями немного отодвигает мост от берега или же поднимает его кверху. Такие мосты необходимо всегда держать под особым наблюдением.

К полудню дорога и мост были готовы, и тракторы направились за первым грузом. Дойдя до парохода, один из трак-

торов потащил на буксире прожектор. Правое заднее колесо повозки, на которой находился прожектор, начало проваливаться в трещину. Часть людей начала приподнимать задок повозки, другая же — подтаскивать глыбы льда и забивать ими трещину.

Решили, что один трактор будет доставлять грузы до ровной площадки у берега, а второй — переправлять их на зимовку.

Сгрузив продовольствие с саней трактора на ровную ледяную площадку у берега, Сугробов и я направились вновь к пароходу. Дорога по льду шла зигзагами. Неожиданно Сугробов решил, не делая петли, пройти по прямой по береговому припаю в сорок — пятьдесят сантиметров толщиною, смерзшемуся с полутораметровым льдом. Но как только трактор «ЧТЗ» пошел по прямой, он сразу же стал проваливаться, ломая своей тяжестью лед.

Большие, тяжелые тракторные сани, сделанные из длинных и толстых бревен, скрепленных тридцатимиллиметровым стальным тросом, весившие более тонны, перевернулись и устремились за трактором, которым управлял Сугробов.

Я бросился к полынье и увидел лишь верхнюю часть трактора, державшуюся на тросе саней. Вскоре я увидел Сугробова, ползущего по левой гусенице трактора.

Сугробов вылез на лед весь мокрый, но уходить и не думал. Я еле уговорил Сугробова пойти на пароход. После этого я встал на задний конец саней и начал махать руками. Первым прибежал ко мне Либин и сразу же спросил: «Где Костя?»

Я замешкался с ответом, а Либин, испуганно взглянув на меня, бросился к полынье. Опустив руку в воду, он закричал: «Костя, Костя, Костя! . .»

Бензиновый бак, который сорвало с трактора, был наполнен бензином только наполовину. Морская вода выдавливала из него воздух и он пузырями выходил на поверхность. Можно было подумать, что пузыри эти пускает Костя . . . Либин был вне себя. Он схватил меня, начал трясти и требовать ясного ответа, где Костя. Я успокоил Либина, и мы побежали к пароходу.

Эта авария заставила нас прекратить работы и попытаться найти другое, более безопасное место для выгрузки «Русанова».

«Русанов» снялся с места и пошел в северо-восточном направлении к мысу Германия. Там была спущена шлюпка, и группа людей при свете прожектора направилась на берег.

Медленно продвигались они по ледяному откосу мыса. Выяснилось, что разгрузка грузов в этом месте была бы еще более тяжелой и опасной.

Выход был один: вернуться «Русанову» на прежнее место и соорудить в опасных местах деревянные мосты.

Постройку мостов начала бригада Лебедева. В это же время судовая бригада, руководимая старшим помощником капитана Ивановым и помполитом Стрекаловским, приступила к поднятию трактора. Для его подъема были установлены высокие козлы. Они держали толстое бревно, к которому были прикреплены тали. Сменные бригады русановцев, при свете костра и лучей прожектора, дружно подтягивали цепи талей под общую команду: «раз-два, взяли!»

Медленно, но верно начали поднимать трактор.

А могло быть хуже. Не удержи его сани и подводные выступы льда, он ушел бы на глубину тридцать пять метров и остался бы на дне моря.

Хлопот нам этот случай наделал все же немало. Из-за него часть людей пришлось бросить на подъем трактора. Выгрузка задерживалась. Спустя двое суток трактор был подвешен над трещиной на двух толстых бревнах и висел на них до начала ноября, когда при помощи второго трактора он был вытащен, наконец, на берег.

25 октября «Русанов», выгрузив и оставив часть грузов на льду, взял курс на юг, в бухту Тихую. Огни «Русанова» все отдалялись от нас, а мы долго глядели им вслед. Потом возвратились на зимовку.

Часть зимовщиков на тракторе уехала на аэродром: отряд Водопьянова в этот день улетал на материк.

Несколько позже я также пошел прощаться с улетавшими товарищами. Моими спутниками на этот раз были собаки: Гришка, Билька, Рыжий и Малыш. Поднявшись на купол ледника, я обернулся назад и посмотрел на запад. На горизонте виднелись огни уходящего «Русанова». В то же время было слышно, как на аэродроме гудели моторы готовых к отлету самолетов.

Самолеты должны были стартовать на колесах, между тем на аэродроме толстым слоем лежал снег и колеса самолетов увязали в нем до шестидесяти — восьмидесяти сантиметров.

Попрощавшись с улетавшими, мы с Мельниковым оттащили стальной трос от колес самолета Водопьянова.

По сигналу флагмана моторы заработали на всю мощ-

ность, люки кабин летчиков закрылись, и, тяжело покачиваясь, один за другим самолеты пошли на взлет по отлогому склону купола ледника.

Снежная пыль окутала нас.

Наконец, мы увидели взлетевший самолет Водопьянова. К нему присоединились самолеты Молокова и Алексеева, и, взяв курс на юг, все три пошли навстречу розовеющей утренней заре.

Счастливого пути, товарищи!

На зимовку я возвращался по следу колес самолета Водопьянова. Колея левого колеса местами была так глубока, что я по пояс влезал в нее. В конце старта она то скрывалась, то вновь появлялась.

Колея эта обрывалась на самом крутом склоне ледяной горы: от старта до места взлета самолет пробежал более километра.

С уходом «Русанова» и отлетом самолетов отряда Водопьянова на острове Рудольфа осталось семнадцать человек. На этот коллектив была возложена задача продолжать зимовку, вести научную работу и, главное, следить за отважной героической папанинской четверкой, дрейфующей на льдине в центре Полярного бассейна.

Люди зимовки

В этой главе я расскажу о людях зимовки на острове Рудольфа. Этих простых и скромных советских людей хочется показать такими, какими мне их довелось видеть.

Хорошо сплоченный коллектив рудольфовцев был выращен Папаниным на протяжении целого ряда лет совместной работы.

Характерной чертой Ивана Дмитриевича является хозяйский глаз в большом и малом деле; в то же время он является чутким, отзывчивым товарищем и прекрасным воспитателем.

Все эти качества и перенял у Ивана Дмитриевича молодой начальник полярной станции Либин.

На плечи выдвиженца-комсомольца была возложена серьезная задача: построить полярную станцию на острове Рудольфа, организовать базу полюсной экспедиции, обеспечить обслуживание самолетов, идущих на штурм Северного полюса, и затем нести почетную папанинскую вахту.

Работа Либина руководством Главсевморпути признана была показательной.

Место, выбранное для постройки полярной станции Папаниным в 1936 году, к прилету полюсной экспедиции было застроено. На острове появились два жилых дома, радиомаяк, скотник, мастерские, гараж, баня, два склада, радиорубка, собачник. Значительная часть этих построек была закончена в полярную ночь. Несмотря на это ни в одной постройке не было обнаружено дефектов.

Быть начальником полярной станции — это не значит только отдавать распоряжения и этим ограничиваться. Личный пример во всем — и в тяжелой авральной работе, и в быту, и во время отдыха — вот что создает авторитет начальника полярной станции.

Нет надобности еще раз описывать красочную и многообразную жизнь зимовки, чтобы показать ведущую роль ее начальника. Можно сказать одно: на авральную работу Либин выходил первым и возвращался с нее последним, хотя бы она производилась и не в одну смену.

Вместе с коллективом делил Либин и победы и временные неудачи. Зимовщики любили Либина как чуткого товарища и блестящего организатора.

На вторую зимовку после ухода «Русанова» осталось семнадцать зимовщиков. К числу «старых папанинцев» принадлежали: Либин, Сторожко, Богданов, Мельников, Зуев, Ходеев, Мартынов, Пурманцев, Курбатов, Лебедев. Новичками на зимовке были: доктор Райхман, Шашлов и Нестерович.

Никакого различия между старыми и молодыми зимовщиками не было заметно. Прилетевший с нами радист Олег Куксин быстро сжился с этим коллективом, словно жил с ним не один год.

Второй радист техник Вася Бобков, зимовавший уже второй год на острове Рудольфа, был душой коллектива зимовки. Он увлекался поэзией и в торжественные дни читал нам стихи. Его стихотворение «На смерть Ленина», прочитанное на траурном заседании, посвященном памяти великого Ленина, произвело на нас очень большое впечатление. Писал он стихи старательно и долго, решаясь вынести свои произведения на суд общественности только тогда, когда все возможное в его силах было сделано.

Бобков пользовался общим уважением коллектива и был избран профорганизатором. Сочетая производственную работу с общественной, Бобков проявил большие организаторские способности.

Ежедневно радиостанция острова Рудольфа вела перего-

воры с полярной дрейфующей станцией «Северный полюс». Настраивая приемник, Бобков с какой-то особой теплотой в голосе начинал:

— Алло! Алло! Говорит Рудольф... Эрнст Теодорович, слушайте!..

И в ответ на вызов Эрнст Теодорович отвечал ему:

— Слышу хорошо...

Разговор с героической папанинской четверкой вели Шевелев, Либин и многие другие зимовщики.

По окончании разговора с полюсом Вася Бобков делался очень веселым и жизнерадостным.

Но были минуты, когда Бобков ходил молчаливым. И мы уже знали, что очередной разговор с полюсом не состоялся.

На полярной станции было пять коммунистов (не считая Шевелева и меня) и четыре комсомольца. Партийно-комсомольская группа была тесно связана с остальным коллективом.

На вторую зимовку парторгом был избран Сергей Иванович Воинов, так как бывший парторг Ходеев, улетевший на Большую Землю, на обратном пути к острову Рудольфа застрял в бухте Тихой.

Несмотря на то, что Воинов был молодым партийным организатором, работающим лишь второй год в Арктике, он сумел сочетать свою производственную работу с большой партийно-воспитательной работой.

Числясь водителем вездехода полярной станции, Воинов работал и трактористом, и грузчиком, и ремонтным рабочим, когда это было нужно.

Но как только кончался рабочий день, Воинов беседовал с товарищами, организовывал коллективные читки художественной литературы, радиослушание, принимал участие в выпуске стенных газет и бюллетеней, налаживал работу кружков.

Для характеристики работы парторга можно привести следующий факт: работающие на камбузе Курбатов, Сенчуков, Болдин и Пурманцев по роду своей работы не всегда могли участвовать вместе со всеми в проводимых массово-культурных мероприятиях.

И вот Воинов решил организовать для этих товарищей дополнительные занятия во время их работы (мойка посуды, чистка картофеля). Это удалось — и удалось неплохо!

Сначала он читал им отдельные произведения Некрасова, например, «Кому на Руси жить хорошо», «Дедушка», а также

Пушкина и Чехова. В дальнейшем такие коллективные читки стали ежедневной потребностью не только этих товарищей, но и всей зимовки.

Коллективные читки были внедрены в план всей партийно-политической работы зимовки и занимали в нем большое место.

Получаемые по радио передовые статьи газеты «Правда» и сводки ТАСС выпускались нами в виде бюллетеней, прочитывались вслух, после чего развертывалась живая товарищеская беседа.

В дальнейшем Воинов ввел ежедневную утреннюю информацию по последним известиям по радио. Делалось это так: один из товарищей прослушивал утренний выпуск радиоизвестий и статьи из газет, а во время завтрака вкратце пересказывал содержание их. Таким образом, каждый зимовщик начинал свой трудовой день, зная, что происходит на его любимой родине.

Но этим не ограничивался Воинов.

Учитывая общее желание коллектива, он организовал регулярную читку произведений Ленина и Сталина, превращая эти читки в развернутые товарищеские беседы.

Накануне годовщины Великой Октябрьской социалистической революции были зачитаны труды Ленина, обосновывающие необходимость установления диктатуры пролетариата и дальнейшего упрочения советской власти; перед ленинскими днями прочитали речи товарища Сталина на II Съезде Советов 26 января 1924 года и на вечере кремлевских курсантов 28 января 1924 года.

Пользуясь замечательной книгой товарища Берия «К вопросу об истории большевистских организаций в Закавказье», записью на пленку доклада товарища Сталина о Конституции и речью его на собрании избирателей Сталинского избирательного округа, партийно-комсомольская группа зимовки организовала ряд бесед о великом друге и вожде трудящихся — товарище Сталине, об успехах социализма в нашей стране.

Изучение ответа товарища Сталина пропагандисту товарищу Иванову партийная группа организовала продуманно и углубленно. Кроме коллективной читки этого ответа, были организованы две лекции. Впоследствии опыт пропагандистской работы на острове Рудольфа был использован и на полярной станции бухты Тихой.

Для того чтобы охарактеризовать Воинова как производственника, можно привести ряд примеров.

На запуск мотора трактора обычно приходилось затрачивать два-три, а иногда и четыре часа. Двигатель подогревался паяльными лампами. Вся эта работа производилась хотя и в закрытом, но в холодном помещении и требовала большого напряжения сил. Сергей Иванович Воинов и его друг коммунист Мартынов, не взирая на такие неудобства, тщательно готовили тракторы для работы.

Когда машина была готова, они, позавтракав, садились на трактор.

Случалось, что работать приходилось подряд свыше сорока часов, но все же Воинов и Мартынов не покидали трактора.

Однажды группа самолетов Бабушкина (Мошковский, Фарих, Бабушкин) из-за неблагоприятной метеорологической обстановки вынуждена была произвести посадку на мысе Флигели, на северо-восточной оконечности острова Рудольфа. Вскоре после посадки началась сильная пурга, длившаяся в течение нескольких суток. Самолеты были занесены снегом и взлететь на колесах не могли. Нужно было спешно доставить лыжи к месту посадки самолетов.

Расстояние, отделявшее самолеты от зимовки, равнялось пятнадцати—восемнадцати километрам, но итти по прямой было рискованно, так как легко можно было попасть в ледяные трещины, занесенные снегом, или сорваться с ледникового обрыва.

Стояла полярная ночь.

Начальник экспедиции товарищ Шевелев решил отправиться к самолетам на тракторе и вездеходе, освещая путь небольшим прожектором, установленным на вездеходе.

Уточнив детали похода, двинулись в путь. Руководил походом Шевелев. С ним отправились тракторист Воинов, водитель вездехода Гутовский и в качестве лыжника-разведчика Сторожко. На меня была возложена задача управлять прожектором. В середине похода случилось так, что я уснул, упершись головой в прожектор, свет которого теперь светил только в кабину вездехода и освещал затылки Шевелева и Гутовского.

Раскрыв сонные глаза и не понимая, за что Шевелев шлепает меня рукавицей, я начал отбиваться так, как неповоротливый медведь отбивается от назойливых пчел.

А Марк Иванович Шевелев, продолжая махать рукавицей, кричал:

— Алексеевич, проснись! Ведь ты замерзнуть можешь!

Чтобы не заснуть, я начал усиленно заниматься «физкультурой».

Поход длился тридцать шесть часов. Добраться до самолетов нам все же не удалось. Начавшаяся пурга слепила глаза. След трактора немедленно заметался снегом.

В течение всего этого времени Воинов и Гутовский вели трактор и вездеход, а Сторожко разведывал на лыжах окружающую местность.

Вернувшись на зимовку и немного отдохнув, мы вновь отправились к самолетам. В этот раз на тракторе с прицепными санями в поход направились Либин, Воинов, Сторожко и я.

Километрах в трех от самолетов мы встретили Михаила Сергеевича Бабушкина. Пользуясь хорошей погодой, он решил на лыжах добраться до аэродрома.

С ним мы легко дошли до самолетов.

Расстояние между самолетами Бабушкина и Фариха было не более четырехсот — пятисот метров. Сперва мы подошли к самолету Фариха, а потом к самолету Бабушкина. Небо закрылось тучами, пошел густой снег. Итти в такую погоду на зимовку было не только рискованно, но и безрассудно.

Решили остановить трактор и направить людей в палатки ожидать окончания пурги.

Пурга длилась свыше трех суток. Все это время мы отсиживались в палатках. Дежурные часто выходили посмотреть, не изменилась ли погода. Радисты часто связывались с полярной станцией.

Наши палатки были врыты в снег и лед на глубину до трех метров. Внутри палаток пурга не чувствовалась и было значительно теплее, чем на открытом воздухе.

Невольный досуг мы использовали разумно: читали книги, слушали радио, пели песни, играли в шахматы, рассказывали друг другу поучительные истории, шутили, смеялись.

Когда пурга окончилась, Воинов подготовил трактор, мы двинулись в обратный путь, пройдя его за четыре-пять часов. У самолетов остались три человека: пилот Цыганов, механик Володя Коротаев и радист Ковалевский.

Воинову пришлось еще раз направиться к самолетам на тракторе и вернуться на зимовку. Этот поход не обошелся без происшествий.

Воинов вел трактор к зимовке, руководствуясь моими указаниями. На больших бревенчатых санях, прижавшись друг к другу, лежали Мошковский и инженеры-механики Бойко и Бобченко.

Закутанный в теплую малицу, я сидел на бензиновом баке трактора. Ориентировались только по звездам. Воинов часто вступал со мной в спор.

— Ведь мы идем к морю, — говорил он мне. — Нужно левее брать, а ты все забираешь вправо!

Воинов, видимо, был прав. Мы двигались уже часа четыре, но близости аэродрома не чувствовалось.

«В самом деле, туда ли мы едем?» — думал я. И действительно, часов у нас не было, и звезды нас «подвели». Мы уклонились с правильного пути и шли не к зимовке, а к морю, по нижним склонам ледника, где было много трещин, занесенных снегом.

Вдруг трактор подбросило один раз, другой, третий, и наконец мы с шумом скатились куда-то вниз. Мотор сразу же заглох. Трактор накренился влево и повис над глубокой трещиной. Требовалось немедленно искать выхода из создавшегося положения.

Нельзя было дать остыть двигателю, так как разогреть нам его не удалось бы.

Достав бидон с паклей, смоченной в бензине и в масле, мы разожгли костер. Начали засыпать трещину снегом, но безуспешно, так как она оказалась очень глубокой.

Попытки завести двигатель кончились неудачей. Подача бензина из накрененного на левый бок бака была затруднена. Чтобы заставить мотор работать, механики стали заливать свечи авиационным бензином. Заливка в компрессорные краники не дала положительных результатов: бензин по всасывающей трубе стекал в карбюратор, а оттуда на снег. Решили поэтому залить бензин непосредственно в цилиндры через свечи.

Прошло несколько минут, и трактор тронулся с места. Пройдя один метр, он ввалился в новую трещину. Благополучно выбрались и из нее. Теперь трактор стоял между двумя трещинами: одна была сзади, а другая спереди. Оставалось лишь развернуть трактор на месте между двумя трещинами и скорей уходить отсюда.

Тут-то Воинов и показал свое искусство. Не растерявшись, он дал полный газ, затормозил левую гусеницу и, на полном ходу проскочив трещину, остановил трактор на ровной безопасной площадке.

Мы стали обсуждать, в каком направлении двигаться дальше.

Решили взять куро на юго-запад. Прошло два часа. И вот

впереди нас взлетели сперва красная, а затем зеленая ракеты. Это был наш аэродром.

Комсоргом полярной станции был Виктор Сторожко.

Зимовать он начал в бухте Тихой в 1932 году, побывал на Челюскине, на Таймыре.

Это был полярник-универсал.

Прекрасный производственник, он сумел обеспечить бесперебойную работу моторов радиостанции. Это было нелегко!

Достаточно сказать, что вся радиосвязь с героической папанинской четверкой осуществлялась через остров Рудольфа. Во время полетов Чкалова и Громова через полюс и розысков Леваневского радиостанция острова также выдержала серьезное испытание.

Силовое хозяйство станции требовало не только наблюдения за ним, но и своевременного ремонта. Сторожко прекрасно вел свое хозяйство.

Вместе с тем он охотно выполнял любую работу.

В течение зимы нами было убито несколько медведей. Сторожко был среди нас лучшим охотником. Разделывал он добычу умело, как старый, опытный промышленник.

Однажды Сторожко и каюр Болдин поехали на старую зимовку за кормом для собак. Добравшись до зимовки, Болдин остался с собаками, а Виктор, отойдя в сторону, начал вырывать из-под снега собачий корм. Всегда предусмотрительный и осторожный, на этот раз Сторожко оставил винтовку в снегу на значительном от себя расстоянии.

Собаки рвались в сторону Сторожко, но их держал Болдин.

Совершенно неожиданно из-за гряды камней поднялся громадный белый медведь. Достаточно было последнему сделать два прыжка, и Виктор мог попасть в его объятия. Виктор стремительно бросился к винтовке, и, как он рассказывал позже, не приложившись, выстрелил в медведя почти в упор. Медведь, заревев, рухнул на снег.

Комната Сторожко была похожа на мастерскую художника. На столе почти всегда лежала чертежная доска с приколотым листом ватманской бумаги. Готовился очередной номер стенной газеты полярной станции, редактором и главным художником которой был Виктор. Сторожко с любовью выпускал каждый номер газеты. Художественное оформление ее было блестящим. Свежий номер газеты привлекал всеобщее внимание.

Показывая личный пример в производственной и общественной работе, комсорг Сторожко умело мобилизовывал каждого комсомольца на выполнение стоящих перед зимовкой задач.

Ни одного замечания как по производственной, так и по общественной линии комсомольцы острова Рудольфа не имели. Не было случаев нарушения производственной дисциплины или невыполнения в срок порученного задания.

Хозяйством зимовки заведывал Федор Никитич Зуев. Это скромный, инициативный и преданный своему делу человек. Как и Сторожко, Федор Никитич зимует в Арктике с 1932 года вместе с папанинским коллективом.

Ассортимент предметов снабжения, доставляемых на полярные станции, весьма многообразен. Он состоит не менее чем из тысячи названий. Спички, конфеты разных сортов, копчености, соленая рыба, сушеный картофель, фрукты, табак, папиросы, топоры, гвозди, пилы, доски, стекла, шесты и многое другое составляет сложное хозяйство зимовки.

Склады, построенные на станции, не всегда могли вместить все грузы, доставленные на зимовку.

Зуев хранил особо ценные грузы на складе, а остальное умело разместил в надежных местах вокруг зимовки.

Дядя Федя — так мы его называли — знал свое дело до тонкостей.

В складах был образцовый порядок, которому могли бы позавидовать многие складские работники Большой Земли. Вход в склад всегда очищался от снега, в самом складе было чисто.

Когда на складе делать было нечего, дядя Федя находил себе другую работу: осматривал запасы, освобождал тару и т. д.

В годовщину Великой Октябрьской социалистической революции и в другие торжественные дни на нашем столе появлялись различные вина и шампанское. Некоторые товарищи удивлялись и спрашивали:

— Дядя Федя, как это вы сохранили такие вина?

Федор Никитич, улыбаясь, уклончиво отвечал:

— Пришлось уж позаботиться.

Федор Никитич направился на зимовку в качестве плотника, но по специальности он столяр. Заведывать хозяйством его назначили уже на самой зимовке. До этого немало было уложено им бревен на стройке полярной станции острова Рудольфа, немало вылетело стружек из-под его рубанка.

Несмотря на пожилой возраст и малограмотность, с каждым годом дядя Федя повышал свои знания. Еще в бухте Тихой он начал писать заметки в стенгазету, а на острове Рудольфа он уже активно работал членом редколлегии. Мне вспоминается его заметка ко дню выборов в Верховный Совет СССР, помещенная в стенгазете. Она написана горячо и страстно. Простыми словами Зуев рассказал о том, как прошло его безрадостное детство и как растут и воспитываются его дети в нашей счастливой стране.

В бухте Тихой Зуев научился проявлять фото, на Челюскине выучился фотографированию, а на острове Рудольфа стал постоянным фотокором стенгазеты.

Дядя Федя регулярно и вдумчиво читал книги.

Представителем старшего поколения полярников на нашей зимовке являлся Василий Дмитриевич Пурманцев.

Василий Дмитриевич с 1912 года почти беспрерывно зимует в Арктике.

Несмотря на свои пятьдесят с лишним лет, Василий Дмитриевич не раз состязался в борьбе с молодыми товарищами, доказывая им, что он еще в полной силе.

Василий Дмитриевич был у нас единственным помощником повара. Он выпекал хлеб, мыл посуду, убирал кухню и кают-компанию.

Вставал Пурманцев в шестом часу и ложился спать не раньше одиннадцати-двенадцати часов ночи. Когда же предстояла выпечка хлеба, ему приходилось вставать раньше, а ночью присматривать за тестом.

Иногда мы наблюдали забавную картину: Василий Дмитриевич, не допив своего чая, сладко засыпал, сидя на стуле. В таких случаях мы давали ему немного отдохнуть либо отправляли его спать. Но спать он уходил не сразу.

— Пока не окончу работы, — говорил он, — спать не пойду.

И мы знали, что Василий Дмитриевич никогда не оставит работу незаконченной.

Василий Дмитриевич был невысокого роста, но силен. Когда он брал мешок муки на плечо и нес со склада на кухню, трудно было поверить, что Василию Дмитриевичу уже за пятьдесят.

Мое знакомство с Пурманцевым превратилось в большую дружбу. Однажды я увидел Василия Дмитриевича, лихо отплясывающего «русского». Он плясал с большой половой шваброй в руках. Его компаньоном был Лебедев. Я при-

соединился к ним, от порога сделав свой заход. В минуты досуга мы с ним часто отплясывали.

В полярную ночь у печки или плиты я подолгу беседовал с Пурманцевым. Иногда, рано утром, мы уходили за печку и с особым, свойственным только северянам аппетитом кушали отварную треску. Ели мы за печкой потому, что многие товарищи не выносили запаха трески. Чтобы не портить этим товарищам настроения, мы уходили с Пурманцевым подальше.

Василий Дмитриевич любил людей, жил со всеми в ладу. Никогда он не жаловался на трудности своей работы или на невозможность выполнить то или иное поручение.

Многие не представляют себе всей сложности и многообразия работы на камбузе полярной станции. Чтобы добыть, например, воду, нужно напилить снег, принести в помещение и растопить его.

Распорядок дня полярной зимовки тверд: в девять часов завтрак, в пятнадцать — обед и т. д. Это значит, что к установленному сроку должно быть все готово. И не было случая, чтобы наши работники кухни нас подводили.

Особую привязанность Василий Дмитриевич питал к животным — собакам и медведям. Щенков он учил пить молоко и есть мясо. Если удавалось поймать живого маленького медвежонка, Василий Дмитриевич внимательно ухаживал за пленником.

Еще до нашего прилета на остров Рудольфа зимовщики поймали медвежонка, которого назвали Машкой. Привязали Машку на цепь вблизи дома, а опекуном назначили Василия Дмитриевича. Медвежонок был то пуглив, то дерзок, бросался на человека и собак. Мы были удивлены, когда Василий Дмитриевич спокойно подошел к нему. Медвежонок сначала бросился к еде, а потом начал лизать руку Василия Дмитриевича, а тот преспокойно обнял Машку как лучшего и верного друга.

Медвежонок Машка не ужился у нас, дважды пытался уйти. Беглеца с помощью собак ловили и снова водворяли на место. Порвав цепь в третий раз, медвежонок ушел безвозвратно. Василий Дмитриевич долго искал его с фонарем в руке... Но медвежонок так и не вернулся.

Василий Дмитриевич Пурманцев, неся почетную папанинскую вахту, был душой коллектива полярников.

Во время подготовки к выборам в Верховный Совет СССР общее собрание зимовщиков выдвинуло товарища Пурманцева заместителем председателя избирательной комиссии.

Василий Дмитриевич оценил доверие избирателей и работал в избирательной комиссии с исключительным энтузиазмом.

Его скромный труд на важнейшем форпосте Арктики, обеспечивавшем успех папанинской экспедиции, был по достоинству оценен: правительство наградило Пурманцева орденом «Знак почета».

Высокую производительность труда показывал коммунист Николай Мартынов, работавший трактористом.

Водил он трактор и в тяжелых условиях с большим мастерством.

Николая мы привыкли видеть с открытой грудью и в пургу и в мороз. Его выносливости можно было позавидовать.

Папанин встретил Мартынова в Москве в 1934 году на одном из московских заводов среднего машиностроения. Проницательный глаз Ивана Дмитриевича сразу узнал в нем опытного водителя, и вскоре Мартынов отправился работать на мыс Челюскина.

С этого времени Мартынов вошел в семью папанинцев.

Строительство полярной станции и обслуживание полюсной экспедиции требовали напряженной работы тракторов и их водителей. Для снабжения самолетов нужно было доставить на купол ледника много бочек бензина. В летнее время трактор мог подниматься на гору только с надетыми шпорами, но даже и со шпорами он нередко скользил или начинал скатываться назад.

Только обладая исключительным хладнокровием и мастерством, можно было в такие моменты усидеть на тракторе.

Осенью 1937 года Мартынов, направлявшийся на остров Рудольфа, застрял в бухте Тихой. Пароходы срочно разгружались там же. По настилу, спущенному с борта судна на лед, начали спускать трактор. На тракторе сидел Мартынов. Неожиданно трактор соскользнул по настилу на лед . . .

В одно мгновение Николай дал полный ход мотору и по ломающемуся льду вывел трактор на берег. Наблюдавшие эту картину были восхищены мастерством и находчивостью Мартынова.

Подняться на гору острова Гукера на тракторе — дело очень сложное. Но найти туда путь необходимо было во что бы то ни стало, так как нужно было доставить бензин, авиационное масло, разборный домик, продовольствие.

Мартынов взялся за это дело и хорошо провел трактор на вершину горы.

Начальником аэродрома острова Рудольфа работал коммунист Ваня Мельников.

Мельников, как и Мартынов, отличался трудолюбием и выносливостью. Он заведывал всем запасным авиаимуществом, бензином, маслом и т. д.

Несмотря на ежедневные переброски с места на место, Мельников бережно относился к своему имуществу и в любое время знал, где и что у него находится.

Как начальнику аэродрома, Мельникову подолгу приходилось работать вдали от зимовки. Нередко он оставался на аэродроме один и в течение длительного периода жил в маленьком домике.

Однажды произошел такой случай. Утром он решил выйти из домика, но дверь открыть не смог: ее занесло снегом. Выбраться через окно тоже было нельзя — и окно занесло.

Сообщив по телефону на станцию, что он не может выйти из дома, Мельников около трех суток пережидал бушующую пургу. Только на четвертый день удалось освободить «пленника».

Мастером кулинарного искусства на зимовке был Василий Васильевич Курбатов. Мне вспоминается рассказ Ивана Дмитриевича Папанина об одном поваре, которому Иван Дмитриевич писал телеграммы якобы от жены, чтобы он не волновался из-за отсутствия известий из дома и не пересаливал супа, а готовил пищу хорошего качества.

Василий Васильевич не нуждался в таких телеграммах. Он никогда не пересаливал супа и готовил все исключительно хорошо и вкусно. Меню было самое разнообразное. Впрочем, письма от родных из Москвы радовали Василия Васильевича бесконечно, и он угощал нас каким-либо новым вкусным блюдом.

Когда же наступали праздничные дни, наш повар и его помощник начинали работать с чувством, которое можно назвать только вдохновением.

За несколько дней до праздников готовилось тесто, молоко особым способом превращалось в творог, готовились десятки сюрпризов для зимовщиков. Часа за три до начала торжественного вечера наш стол наполнялся громадным количеством блестяще приготовленных блюд. Тут были и грибки, и разные салаты, рыба, торты, пирожное и т. д. Украсив стол, Василий Васильевич становился в сторону и с любовью и гордостью оглядывал произведения своего искусства.

После первых тостов за родного Сталина, за нашу партию

и родину, коллектив снова наполнял свои бокалы и поднимал тост за Василия Васильевича. Последний, смущенно улыбаясь, говорил, что, собственно говоря, он ничего особенного не сделал. Потом уходил к своему «станку» и, усевшись на ящик, брал в руки баян. Правда, он только еще учился играть, но, несмотря на это, все мы слушали его с удовольствием. Очень уж любили мы Василия Васильевича.

Участники экспедиции надолго запомнили его прекрасные лепешки, блинчики и пирожки. Никто, кажется, не может так печь их, как наш Василий Васильевич!

Хороший повар на зимовке — большое дело.

Люди едут в Арктику на продолжительный срок, на полтора — два года. Однообразная пища может лишить зимовщиков аппетита, истощить их и привести к цынготным заболеваниям.

Василий Васильевич проявил в своем деле подлинное мастерство. Цех питания работал образцово и бесперебойно.

Каюром нашей зимовки был Саша Болдин. Под его опекой находилось свыше тридцати поросят и такое же количество собак. Всех нужно было обеспечить пищей.

Помещение свинарника содержалось им в чистоте. Ни полярная ночь, ни пурга не могли нарушить его работы по уходу за животными.

Немало мы поели свежей свининки. И каждый раз, когда подавалась на стол жареная свинина, мы обращались к Саше со словами благодарности.

С кормом для животных у нас обстояло неплохо, но мы не считали себя в праве расходовать на корм их муку хорошего качества или другие продукты. Для кормежки свиней и собак Болдин решил пользоваться продуктами со старой зимовки, которая находилась почти в полутора километрах от нас.

За время зимовки в жизни Саши произошло несколько событий. В 1938 году к нему прилетела жена — Мария Болдина. Вместе с женою Зуева она прибыла в бухту Тихую на пароходе. Так как до острова Рудольфа добраться им было нельзя, было решено дядю Федю и Сашу Болдина отправить к женам в бухту Тихую на самолете.

Когда они прибыли с женами на остров Рудольфа, им устроили теплую товарищескую встречу и пожелали жить богато и иметь кучу детей. На острове у Маруси Болдиной родилась двойня, а у дяди Феди — сын.

Жены остались на зимовке и помогали нам налаживать хозяйство.

Однажды Маруся Болдина стирала белье в бане, оставив приоткрытой входную дверь. Баня освещалась небольшим фонарем.

Когда белье было выстирано и сложено в общую кучу, в баню вбежал небольшой белый зверек. Вслед за ним примчался пес Джек и, остановившись в дверях, поднял громкий лай.

Белый зверек — это был песец — метался по бане из угла в угол. Маруся с криком бросилась под полок...

Джек не выпустил зверька из бани. Услышавший лай собаки Болдин пришел на помощь к жене и быстро разделался с «гостем». Песец изрядно перепачкал только что выстиранное белье, лежавшее на полу.

— А белье-то опять придется стирать! — с досадой воскликнула Маруся.

— Да ты не тужи о белье. Смотри, какой для тебя подарок! — успокаивающе сказал Саша, показывая ей песца.

Маруся только сейчас рассмотрела хорошего белого зверька.

Саша Болдин интересовался тракторами и стремился использовать малейшую возможность, чтобы овладеть техникой тракторовождения. Механики Воинов, Мартынов и Мельников обучали этому Сашу, рассказывая ему о взаимодействии всех частей двигателя.

Сейчас Саша вновь зимует на полярной станции в устье Таймыры, но уже в качестве тракториста.

Врачом полярной станции был Рафаил Соломонович Райхман — научный работник института профессора Бурденко.

Каждый из нас понимал, как ценны и необходимы на зимовке руки врача, особенно врача-хирурга, и мы освободили его от тяжелой работы. Все же Рафаил Соломонович не оставался в долгу и, когда это было нужно, выполнял любую работу.

Готовясь работать на зимовке, доктор Райхман прошел специальный курс в зубной лечебнице: он сверлил, пломбировал, удалял зубы. Рафаилу Соломоновичу его вторая специальность зубного врача очень пригодилась на зимовке.

Выполняя работу врача, читая популярные лекции по медицине, Райхман в то же время вел большую научную работу.

Много хороших воспоминаний о себе оставили плотник Лебедев и печник Сенчуков. Оба они были хорошими специалистами.

Сейчас нет на острове Рудольфа ни Лебедева, ни Сенчукова, но построенное их руками стоит на зимовке, служит и будет долго служить нашим полярникам, несущим советскую вахту на этой суровой окраине родной страны.

Метеорологом полярной станции работал Каменецкий. Он зимует в Арктике с 1932 года. Бывал он на острове Диксона, участвовал в экспедиции в Карском море, работал в Ленском гидрографическом отряде.

Будучи единственным метеорологом на полярной станции, Михаил Каменецкий не пропустил все же ни одного срока наблюдения за погодой.

Ни пурга, ни мороз, ни полярная ночь не останавливали Каменецкого. Для того чтобы добраться к метеоплощадке в полярную ночь и пургу, Каменецкий протянул от дома до площадки проволоку. Держась за нее, он в любую погоду выходил на площадку, расположенную в сорока—сорока пяти метрах от жилья.

Между сроками наблюдений Каменецкий участвовал во всех авральных работах и находил еще время для повышения своего культурного уровня. Библиотека зимовки находилась в его комнате, и Каменецкий, пользуясь этим, прочел почти все книги, привезенные с Большой Земли.

На Большую Землю

В начале февраля 1938 года был решен вопрос о возвращении в Москву самолета летчика Фариха.

Оставалось выждать погоду. Полярная ночь подходила к концу. Скоро должны были наступить солнечные дни. Но солнце увидеть нам на острове Рудольфа так и не удалось. Правда, те, кто поднимался на самолете на тысячу пятьсот метров, видели краешек солнца. Что же касается меня, то я увидел его только 21 февраля, когда на самолете летчика Фариха вылетел в бухту Тихую. Здесь наш самолет должен был заправиться горючим, взять на борт десять — двенадцать пассажиров и отсюда лететь через Амдерму в Москву.

В бухте Тихой находился в то время Мазурук со своим легендарным самолетом «Н-169».

Мазурук встретил нас на аэродроме. Вместе с ним пришли

встречать нас Козлов, Кармен, Аккуратов, Шекуров, Копусов, Ходеев и другие товарищи.

С аэродрома до зимовки нас доставляли на самолете «У-2», регулярно курсировавшем по этой линии.

Был еще один способ сообщения аэродрома с зимовкой: спуститься по крутому горному скату... на собственной спине.

Хотя этот «вид транспорта» был не особенно практичен, любители острых ощущений все же им пользовались.

Гора, прямо скажем, была высокая.

Новичков инструктировали, как нужно вести себя во время спуска. Проинструктировали и меня.

Помню, не успел я подобрать полы своей шубы и приготовиться к спуску, как попал в снежный водоворот, стремительно несущийся под гору. Когда я очутился внизу, то не сразу понял, что, собственно, произошло.

Лицо мое было занесено снегом, снег проник и под одежду. Долго я протирал глаза, прежде чем смог осмотреться. Взглянув на склон горы, увидел направлявшийся прямо на меня столб снежной пыли. Что это такое? Оказывается, таким же способом спускается с горы еще один пассажир. За ним последовали и другие. Шумной компанией, отряхивая снежную пыль, подтрунивая друг над другом, мы пошли на зимовку.

В бухте Тихой в то время стояли три судна: ледокольный пароход «Русанов», пароходы «Рошаль» и «Пролетарий», зазимовавшие здесь с осени 1937 года. Между зимовщиками полярной станции и командами судов установились теплые товарищеские отношения. Политические и культурные мероприятия проводились объединенными силами.

Герой Советского Союза Мазурук, летчик Козлов и кинооператор Кармен прочитали ряд лекций для команд зимующих судов.

На пароходе «Русанов» радисты принимали сводки ТАСС и другие материалы, размножали их и передавали зимовщикам полярной станции.

Помполит парохода «Русанов» и каравана зимующих судов М. В. Стрекаловский организовал курсы повышения квалификации для команд судов.

23 февраля на зимовке и судах отмечалась годовщина Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота. В этот день я выступал с докладами о задачах наших вооруженных сил.

На одном из торжественных вечеров самодеятельный ор-

кестр зимующих судов исполнил ряд музыкальных произведений. Как только помполит Стрекаловский закончил свое вступительное слово и открыл торжественный вечер, этот оркестр с воодушевлением исполнил «Интернационал».

Команды судов в глубоком молчании слушали победный гимн пролетарской революции, звучавший среди полярных льдов и снегов.

27 февраля зимовщики и команды судов коллективно слушали сообщение по радио о подлых злодеяниях банды убийц и предателей нашей родины. 28 февраля повсюду были проведены митинги по сообщению прокуратуры СССР о суде над троцкистско-бухаринской сворой.

Митинг зимовщиков проходил на свежем воздухе. Парторг зимовки Ходеев выступил с информацией по сообщению прокуратуры СССР, а затем взяли слово Мазурук, Козлов и Кармен.

В единогласно принятой резолюции мы требовали от советского правительства расстрела предателей и изменников родины.

В последующие дни радисты «Русанова» тщательно записывали сообщения ТАСС, передовые статьи «Правды». Полученные сведения немедленно перепечатывались на машинке, помещались в радиобюллетенях и зачитывались на собраниях.

Следует заметить, что небольшую пишущую машинку иметь на зимовке и на судне крайне необходимо. В практике моей работы на ледоколе «С. Макаров», на острове Рудольфа и в бухте Тихой это полностью подтвердилось. Машинка дает возможность размножать материал не только для бюллетеней и стенгазет, но и для чтецов-беседчиков.

Наши сборы на Большую Землю затянулись до 17 марта. «Фабрика погоды», казалось, делала все возможное, чтобы мы подольше сидели в бухте Тихой. Много, много раз мы готовили машины к отлету, но старт все откладывался.

Однажды второй пилот самолета «Н-213» Женя Пуссеп заявил:

— Сегодня улетим, улетим обязательно!

Его спросили:

— А если не улетим?

Не ожидая дальнейших вопросов, Женя Пуссеп воскликнул:

— Да что вы, братцы! Как же так не улетим? Можете остричь мою бороду, если я окажусь неправ.

Надо сказать, что борода у Пуссепа была большая, он растил ее около года специально для того, чтобы показаться с нею в Москве.

Скоро всем обитателям бухты Тихой стало известно о необычном пари. Надежды на отлет в тот день были слабые. Перед тем как пойти на аэродром, я сказал Пуссепу:

— Женя, милый, дай я тебе сниму бороду здесь, иначе на аэродроме придется срезать ножом!

Пуссеп и слушать не хотел.

— Сегодня улетим! — заявил он. — Я уж знаю.

Бедный Пуссеп, конечно, ошибся.

Полет отложили.

Илья Павлович Мазурук, взяв огромные ножницы, те самые, которыми режут железо, торжественно срезал бороду сконфуженному Жене. Присутствовавшие при этом товарищи целиком и полностью одобрили действия Мазурука и просили Пуссепа принять подобающую позу и достойное выражение лица. Возвратившись на зимовку с кое-как подрезанной бородой, Пуссеп немедленно побежал бриться.

Вот какая ненадежная в Арктике погода, дорогой Женя Пуссеп!

В свободное время летчики тренировались на самолетах «УТ-1» и «У-2». Часто, стоя на льду, я всматривался в синеву неба и видел, как Илья Павлович Мазурук проделывал одну фигуру высшего пилотажа за другой.

Поразмявшись в воздухе, Илья Павлович уступал место Матвею Козлову или Жене Пуссеп, а сам наблюдал за ними. Когда Матвей или Женя выходили из самолета, он делился с ними впечатлениями, давал советы, в то же время он и сам внимательно прислушивался к советам своих друзей.

Желающих принять воздушное крещение было много. Летчики поднимали их в воздух на «У-2».

Мне также пришлось слетать. Козлов и Фарих считали, что, поскольку я являюсь парторгом, то обязан испытать прелести полетов в полной мере.

Козлов, взяв меня на борт самолета, проделал ряд фигур высшего пилотажа. Понять, что происходит в момент переворачивания самолета, я так и не смог. Помню, Матвей Ильич подал мне сигнал: «Готовься! Держись!» После этого я заметил быстрое приближение земли, затем она так же быстро начала удаляться от меня. Потом я увидел голубое небо, кусок солнышка и опять землю.

Матвей Ильич повернулся лицом ко мне. Я знаками объ-

яснил ему, что ничего не понял, прошу повторить. Набрав вновь высоту, Матвей Ильич повторил фигуры еще два раза. Только после этого я сказал ему, что фигуры мною «усвоены хорошо».

Как только мы сели на землю, меня потащил на свой самолет Фарих. Я уже здорово промерз, и хотелось обогреться, но показать себя трусом мне отнюдь не улыбалось. Я забрался в кабину, Фарих застегнул ремень, дал газ и пошел на взлет.

На этот раз не было ни переворотов, ни других фигур. Фарих решил меня ознакомить с крутыми виражами и так называемыми «крутыми горками». Закрыв лицо теплой рукавицей, я наблюдал за происходящим. Летчик же следил за мною.

Наконец, мы пошли на посадку. Наблюдавшим за полетом с земли хотелось узнать, в каком состоянии я выйду из самолета. Отняв рукавицу от лица, я начал махать ею стоящим на аэродроме. Мой жест послужил для Фариха доказательством того, что со мною можно сделать еще пару горок...

Но как ни старался Фарих, я снова выходил из самолета в нормальном состоянии.

17 марта самолеты «Н-169» и «Н-213» стартовали из бухты Тихой на Амдерму. На борту самолетов находилось свыше сорока человек. В штурманской рубке самолета Фариха занял свое место штурман Михаил Харитонович Гордиенко.

Попрощавшись с остающимися товарищами, Фарих взял курс на юг. Впереди нас шел самолет Мазурука. В пути мы слышали, как он связывался по радио с полярными станциями и Амдермой, но догнать его не смогли.

Мы удалялись на юг. Наш полет проходил на сравнительно больших высотах.

С высоты в две тысячи восемьсот метров освобожденное от льда море казалось очень далеким от нас. Все же на его поверхности можно было заметить белые барашки волн.

Куполы гор Новой Земли мы увидели в просветы облаков.

В Амдерму мы прибыли благополучно 27 марта. На этот раз мы разделились с Мазуруком. Он пошел на Архангельск, но, не решаясь пробиваться в тяжелых метеорологических условиях, сел в Нарьян-Маре.

29 марта оба самолета приземлились на Архангельском аэродроме.

3 апреля наши самолеты взяли курс на Москву, и в тот же день ровно в 15 часов один за другим самолеты приземлились на бетонной дорожке.

На Центральном аэродроме в Москве нас встретили товарищи, друзья и родные.

По возвращении на Большую Землю мне приходилось выступать с докладами на рабочих и колхозных собраниях и в пионерских лагерях, рассказывая о завоевании большевиками Северного полюса. Несколько таких докладов пришлось сделать у себя на родине — в Советской Карелии — во время моей поездки туда с депутатом Верховного Совета СССР Героем Советского Союза И. П. Мазуруком.

Не было ни одного доклада, после которого меня не просили бы рассказать о себе и о том, как я попал в экспедицию по розыскам Леваневского и кем работал в экспедиции. Особый интерес к этому проявляла детвора.

Моя жизнь сложилась так же, как и у сотен тысяч других советских людей.

Великую Октябрьскую социалистическую революцию я встретил шестнадцатилетним юношей в Карелии. Отец и дед были крестьянами Олонецкой губернии, Петрозаводского уезда, села Ладва. В этом красивом крае в то время было немало купцов-лесопромышленников, кулаков-прасолов, но бóльшая часть крестьянства, в том числе и наша семья, жила впроголодь.

Мой отец занимался отхожим промыслом — малярными работами. Бóльшую часть года он работал маляром или лесорубом.

Моя трудовая жизнь началась с десяти лет. Я не успел закончить даже двухклассного начального училища, как был отцом направлен учеником в столярную мастерскую в Луге. Столяра из меня не получилось, потому что, как старшего сына, отец вскоре забрал меня в деревню для работы в сельском хозяйстве.

Осенью 1916 года я убежал из дома отца, так как не смог ужиться с мачехой.

Пришлось поступить батраком к местному купцу Кирьянову. Но и от него я сбежал весной 1917 года. Помню, в этот день в село пришли солдаты с красными ленточками.

Великая Октябрьская социалистическая революция застала меня на Мурманской железной дороге, где я работал в качестве подсобного рабочего. Однажды железнодорожный техник приказал мне принести ему в дом чернозему для цветов. Я не выполнил этого приказания и был с работы уволен.

У меня была добрая знакомая — коммунистка Мария Фе-

доровна Сукманова. Я пошел к ней посоветоваться, как быть дальше.

С чувством большой симпатии и признательности вспоминаю я о Марии Федоровне Сукмановой, которая немало сделала для того, чтобы жизнь моя пошла по правильному пути.

До февраля 1919 года я проработал на строительстве Кондопожского завода, а затем ушел добровольцем в ряды Красной армии, на псковский фронт.

Служба в Красной армии явилась для меня большой школой политического и культурного воспитания. В рядах Красной армии я участвовал на псковском и ленинградском фронтах, непосредственно сталкиваясь с белобандитами, стремившимися уничтожить советскую власть.

По окончании гражданской войны комсомол направил меня на Ленские прииски, где я и проработал с 1923 по 1926 год на комсомольской и партийной работе. Эти годы явились новой школой, способствовавшей моему росту.

Ленские прииски были одним из крупнейших рабочих районов Сибири. Царские сатрапы в 1912 году расстреляли там мирную рабочую демонстрацию.

Последующие годы я работал на партийной работе в Сибири, в Центральной черноземной области и в Москве.

В 1934 году я был направлен на работу помполитом ледокола «С. Макаров» в Азово-Черноморский бассейн, где и проработал до 1936 года.

В 1937 году партийная организация Главсевморпути избрала меня секретарем парткомитета Главного управления.

Я лично знал Леваневского и некоторых людей его экипажа. Они состояли членами той самой партийной организации, где я был секретарем парткома.

★

С. И. ВОИНОВ
Механик-орденоносец,
парторг экспедиции

ВМЕСТЕ С ЛЮБИМОЙ РОДИНОЙ

Производственный коллектив рудольфовцев насчитывал двадцать один человек. Среди них были три члена ВКП(б), один кандидат ВКП(б) и пять комсомольцев.

Почти все зимовщики не раз бывали в Арктике и получили хорошую полярную закалку под руководством Ивана Дмитриевича Папанина. Либин, Сторожко и Зуев зимовали с Па-

паниным в бухте Тихой. Также вместе с Папаниным Либин, Сторожко, Зуев, Мартынов, Курбатов, Мельников, Пурманцев, Лебедев и Болдин зимовали на мысе Челюскина. Только я и Бобков зимовали в Арктике впервые.

Основное ядро полярников, воспитанных Папаниным, вместе с молодыми зимовщиками и строительными рабочими создали авиабазу на полярной станции острова Рудольфа.

Еще до прибытия на остров Рудольфа весь коллектив был мобилизован на разрешение задач, связанных с выгрузкой и строительством. На пароходе нами была выпущена стенгазета, посвященная задачам рейса, проведены беседы с командой и строителями. Тогда же на партийно-комсомольских собраниях были избраны комсорг и редактор стенгазеты.

Несмотря на то, что выгрузка пароходов шла на припае, далеко от берега, переброска грузов к месту строительства и само строительство проходили очень успешно.

2 октября ушел «Русанов». Близость полярной ночи заставляла еще более напрягать силы. Мы спешили сделать все нужные работы, используя наиболее светлое время суток.

Комсомольцы первыми начали соцсоревнование, посвященное XIX годовщине Октября. Трое комсомольцев, работавших в радиорубке, вызвали на соревнование механическую мастерскую и цех строителей. В дальнейшем соревнование и взаимная помощь в коллективе обеспечивали бесперебойную и безаварийную работу всей станции. Соревновались мы не только друг с другом у себя на станции. Весь коллектив в целом соревновался с зимовщиками бухты Тихой.

Весной 1937 года надо было перевезти на аэродром большое количество бочек горючего и смазочного для самолетов. Чтобы доставить бочки на купол ледника, находившегося на высоте около трехсот метров над уровнем моря, требовалось преодолеть расстояние в четыре километра. Бочки, уложенные в три ряда друг на друга, покрывал метровой толщины снег. Эту работу поручалось выполнить десяти человекам, включая трактористов. Выработали дневную норму вывозки. Надо было достать бочки из-под снега, нагрузить на сани, доставить на аэродром и там выгрузить их. Морозы в это время достигали тридцати — сорока градусов, но десяток людей, соревнуясь между собой, дружно принялся за работу: в первый день установленную норму не выполнили. За ужином, когда товарищей спрашивали, сколько вывезли бензина, они отмалчивались.

На другой день они принялись за работу с еще большей энергией. В этот день норма была перевыполнена. Теперь каждый с гордостью называл количество перевезенных бочек.

Когда началась подготовка к навигации и сдаче станции новой смене, вновь развернулось соцсоревнование.

Насколько серьезно подошли к этой задаче зимовщики, говорят следующие заметки Курбатова и Мельникова, помещенные в стенной газете «Широта 82°».

Курбатов писал:

«Наша кухня никогда не испытывала недостатка в инвентаре.

Незначительная часть посуды все же вышла из строя и пришла в негодность из-за местных условий (переброска обедов на аэродром). В настоящее время посуда вылужена и приведена в порядок Бухтияровым. Неплохо оборудовали и отделали мы дюралью кипятильник системы «Полярник». Полы в кухне обиты линолеумом, столы заново отремонтированы. Все это сделано по-хозяйски, создает уют и хорошие удобства. Сенчуков обязался вторично покрасить кухню. Новая смена может не беспокоиться в Москве по поводу инвентаря: и с имеющимся на месте инвентарем она вполне может прожить два года».

Начальник аэродрома Мельников в своей заметке призывал зимовщиков беречь социалистическую собственность.

«За два года зимовки, — писал Мельников, — у нас скопилось много всевозможного авиаимущества, стоящего больших денег.

Например, очень дефицитна на Большой Земле тара из-под бензина, колеса самолетов, лыжи и много других вещей, брошенных на аэродроме и занесенных снегом. Многое требует хорошей упаковки и бережной перевозки. Мы должны были заранее подготовить грузы к отправке.

И вот теперь самые громоздкие грузы уже на берегу. Предстоит еще слить бензин из пустых бочек и вывезти остатки авиагрузов со склада. Призываю всех бережно относиться ко всему имуществу. Такая, казалось бы, мелочь, как потеря пробки от бензобочки, может дорого обойтись и привести к несчастью, так как пустая бочка из-под бензина может взорваться.

Нам нужно не только увезти грузы со станции, но и позаботиться, чтобы они в целости были доставлены на Большую Землю».

Станция была сдана новой смене в образцовом порядке.

Когда на ледоколе «Русанов» прибыла новая смена, мы взяли на себя обязательство разгрузить ледокол своими силами. Обязательство это было выполнено.

В бухте Тихой, несмотря на то, что перед этим наш коллектив в течение трех суток непрерывно производил разгрузку и погрузку на острове Рудольфа и еще не отдохнул как следует, мы включились в работу по выгрузке угля.

Подобных примеров, характеризующих коллектив и его работников, можно привести много.

По нашему общему мнению, успешность выполнения задания зависела от той политмассовой работы, которая проводилась у нас на полярной станции. Я уже указывал, что наша политмассовая работа началась еще в море, на пароходе «Русанов». На общих собраниях зимовщиков обсуждались стоящие перед нами задачи, объяснялось значение полярной станции на острове Рудольфа.

После отлета полюсной экспедиции на Большую Землю, на материк улетел и наш парторг Ходеев. После его отлета Политуправление Главсевморпути назначило парторгом меня.

Конец 1937 года был занят авральными работами по подготовке самолетов к полетам, и поэтому систематически, планово политмассовую работу проводить не представлялось возможным. Нормально политмассовая работа проводилась с января 1938 года до прибытия на «Русанове» новой смены.

При изучении истории ВКП(б) из-за отсутствия учебников пользовались такими книгами, как, например, «Сталин» Анри Барбюса.

Изучая жизненные пути Ленина и Сталина, зимовщики знакомились и с историей нашей партии.

Очень охотно проводились читки художественных произведений Горького, Чехова, Лескова и др. В результате коллективных читок многие зимовщики пристрастились к чтению.

Лебедев, например, раньше читавший очень мало, прочел десять книг: «Как закалялась сталь» и «Рожденные бурей» Н. Островского, «Айвенго» Вальтер-Скотта, «Бирюк» Тургенева, «Казаки» Л. Толстого, «Разгром» Фадеева, «Мать» Горького и др.

Курбатов прочел шестнадцать книг, среди них произведения Пушкина, Лермонтова, «Петр Первый» А. Толстого, «Мать» и «В людях» Горького, «Овод» Войнича, «Цусима» Новикова-Прибоя и т. д. Раньше Курбатов читал очень мало.

Сенчуков прочел «Тихий Дон» Шолохова, «Мать» Горького, «Рожденные бурей» Островского, «Рассказы о моей жизни» Водопьянова.

Зуев, Болдин, Нефантьев раньше совсем ничего не читали, а за время зимовки они познакомились с некоторыми произведениями Пушкина, Некрасова, Горького, Л. Толстого, Шолохова и т. д.

Наиболее подготовленные зимовщики изучали историю ВКП(б) по первоисточникам. Их занятиями руководил Либин. Каждому занимающемуся поручалась определенная тема для доклада. После докладов проводились контрольные занятия по всей теме.

Изучалась и история СССР, но, к сожалению, занятия были доведены только до эпохи Петра I.

Несмотря на то, что мы находились на одном из отдаленнейших форпостов нашей родины, мы всегда были в курсе всех событий на Большой Земле.

Такие праздники, как годовщина Великой Октябрьской социалистической революции, Первое мая, Новый год, отмечались торжественными вечерами. В Октябрьские дни и Первого мая наш коллектив вместе со всей страной выходил на демонстрацию. В эти дни все мы слушали по радио Красную площадь.

В двадцатую годовщину Великой Октябрьской социалистической революции мы организовали две радиопереклички: с самолетами звена Бабушкина и с дрейфующим лагерем Папанина.

Находившиеся у нас научные работники и летчики были использованы как лекторы.

С большим вниманием прослушали зимовщики лекцию мастера парашютного спорта летчика Мошковского о целях и задачах парашютизма, о роли парашютизма в авиации, армии. Лекция прошла живо. Богатый демонстрационный материал, уменье просто объяснить сущность вопроса сделали свое дело. После этой лекции многим из нас захотелось совершить прыжок с парашютом.

Мошковский пробудил интерес и к другим вопросам авиации. Один из зимовщиков после этой лекции писал в стенгазете «Широта 82°»:

«У нас два опытных летчика. Как хорошо было бы, если бы каждый из них поделился с нами искусством управлять самолетом, показал нам его устройство.

Кто знает, может быть, ознакомившись в беседе с сущ-

ностью самолета, среди зимовщиков найдутся не только сторонники парашютизма, но и сторонники аэронавтики — пилотирования самолета. Хорошо бы организовать занятия по изучению курса самолетовождения здесь, у нас, на Рудольфе».

Из оборонных кружков на зимовке был организован кружок ГСО («Готов к санитарной обороне»). Руководил им доктор Райхман. Было проведено девять занятий, занималось восемнадцать человек. Посещаемость отличная, успеваемость тоже. В результате норму на значок ГСО сдали семнадцать человек на «отлично» и один на «хорошо».

Работал также Ворошиловский кружок. Руководил им Виктор Сторожко. Было проведено четыре теоретических занятия и практическая стрельба из мелкокалиберной винтовки и боевого оружия.

Для повышения квалификации строительных рабочих был организован кружок по изучению мотора. Изъявили желание заниматься в нем Болдин, Грязнов, Нефантьев. Несмотря на перегруженность, они прошли весь курс. Руководил кружком бортмеханик Евгений Чернышев.

Практически знакомились с деталями двигателя и ремонтом его в мастерской. Начальник станции Либин выделил для практической езды по одному трактору и вездеходу.

В результате работы этого кружка Болдин, Нефантьев и Грязнов стали неплохими водителями трактора и вездехода. При последней разгрузке «Русанова» они оказали механикам немалую помощь.

На втором году зимовки начала работать киноустановка. Мы просмотрели одиннадцать кинокартин и восемь номеров киножурнала об испанских событиях. Некоторые картины были просмотрены по два раза. В качестве киномехаников во время демонстраций картин работали Сторожко и радист Нестерович.

Многие зимовщики свой досуг проводили за игрой в домино и на биллиарде.

Когда к нам на остров Рудольфа прибыл отряд Чухновского, ЦК Союза Севморпути организовал сперва станционный шахматный турнир, а потом и межстанционный. В этом турнире из нашего коллектива участвовало только три человека. По окончании турнира у зимовщиков возрос интерес к шахматам. Профорганизация не оставила этого без внимания. Было проведено несколько показательных игр в шахматы с подробными объяснениями по ходу игры. В результате этого начинания шесть человек научились играть в шахматы.

Вся наша работа теперь уже проводилась по плану. В качестве примера приведу план политмассовой работы на апрель 1938 года. Вот он (по числам):

1. Кинофильм «Золотое озеро».
2. Читка произведений Горького «Дело с застежками» и «Вывод». Беседа по прочитанному.
3. Кинофильм «Тринадцать».
4. Занятие по истории партии. Анри Барбюс, «Сталин».
7. Кинофильм «Пышка».
8. Лекция врача Райхмана: «Мозговые опухоли».
9. Читка произведения Горького «Дед Архип и Ленька».
12. Занятие кружка ГСО.
14. Занятие Ворошиловского кружка.
16. Занятие по истории партии. Анри Барбюс, «Сталин».
17. Партсобрание (совместно с экспедицией).
19. Читка произведений Горького. Изучение Конституции РСФСР.
20. Изучение Положения о выборах в Верховный Совет РСФСР.
21. Коллективное слушание доклада товарища Сталина на Чрезвычайном VIII Съезде Советов. Граммофонная запись.
22. Занятие по истории партии. Анри Барбюс, «Сталин».
25. Парткомсомольская учеба.
26. Занятие по истории партии. Анри Барбюс, «Сталин».

Большую роль на зимовке сыграла наша стенная газета.

Редколлегия стенгазеты состояла из четырех человек. Ответственным редактором был сначала Латыгин, а потом Сторожко, членами редколлегии — Воинов, Зуев и Курбатов. Стенгазета называлась «Широта 82°».

Всего за зимовку было выпущено шестнадцать номеров газеты и четырнадцать бюллетеней. Кроме того, в особом оформлении был выпущен ряд информационных сообщений.

Стенгазета отражала жизнь нашей станции, указывала на наши недостатки, мобилизовывала на выполнение производственных заданий.

Еще задолго до выборов в Верховные Советы СССР и РСФСР в стенной газете началось освещение вопросов, связанных с выборами, а ко дню выборов выпускались специальные номера.

По инициативе редколлегии выпускались бюллетени зна-

менательных дат, где подбирался материал о том или ином событии.

Газета очень хорошо оформлялась. Она была массовой, в ней участвовал весь коллектив. Не было ни одного зимовщика, который не писал бы в свою стенгазету.

Вся страна от западной границы до Тихого океана, от ледяных просторов Арктики до вершин Памира готовилась к знаменательному дню выборов в Верховный Совет СССР.

Вместе с любимой родиной готовились к выборам и мы.

Остров Рудольфа — самая северная точка нашей страны — был отдельным избирательным участком.

Наш участок выбрал избирательную комиссию из шести человек. Председателем комиссии был Шевелев, Герой Советского Союза, руководитель полярной авиации, которая вписала в историю завоевания Арктики славные и незабываемые страницы, заместителем председателя — старейший зимовщик-полярник, награжденный за отличную работу орденом «Знак почета», Василий Дмитриевич Пурманцев, секретарем комиссии — Воинов, парторг зимовки.

Василий Дмитриевич Пурманцев был чрезвычайно польщен тем, что его избрали заместителем председателя избирательной комиссии, и поделился своей радостью с читателями нашей рудольфовской газеты «Широта 82°».

«Мне сейчас 53 года, — писал Пурманцев. — Почти всю свою жизнь я прожил в Арктике.

В 1913 году я впервые зимовал в Маре-Сале. Вдвоем провели там восемь месяцев. После этого я плавал на судах (с 1918 по 1923 год). Зимовал на Вайгаче, Югорском Шаре и Челюскине. Здесь, на Рудольфе, я нахожусь с первого дня организации зимовки. За хорошую работу я награжден правительством высокой наградой — орденом «Знак почета».

С большой радостью я принял награду правительства. Она воодушевила меня на дальнейшую ударную работу. Здесь, на Рудольфе, я избран заместителем председателя избирательной комиссии. Мне оказана большая честь, и я одним из первых опущу в урну свой бюллетень за кандидатов в депутаты в Верховный Совет!»

Всего на избирательном участке острова Рудольфа было шестьдесят три избирателя. Несмотря на количественно малый состав, эта группа людей представляла яркую картину роста людей нашей родины, воспитанных партией Ленина — Сталина.

Имена Шевелева и Бабушкина были широко известны за

пределами Советского Союза. Из избирателей нашего участка двое — Шевелев и Бабушкин — были выдвинуты кандидатами в депутаты Верховного Совета СССР.

Среди избирателей было немало орденоносцев: Мошковский, Гутовский, Рубинштейн, Кекушев, Терентьев, Пивенштейн, Шелыганов, Бабушкин, Либин, Мельников, Курбатов, Пурманцев, Сторожко, Фарих, Чухновский, Куксин, Хаапалайнен, Рурский, Каратаев и др.

Избиратели Приморского округа, в состав которого входил и наш избирательный участок, выдвинули кандидатом в депутаты Совета Союза Верховного Совета СССР Пестова Степана Семеновича и кандидатом в депутаты Совета Национальностей Верховного Совета СССР — инициатора стахановского движения в лесной промышленности Мусинского Василия Степановича.

Всю ночь готовились мы к великому празднику трудящихся: монтировалась стенная газета, писались лозунги, приготовлялась кают-компания.

За окнами наших домов дул сильный ветер, пела пурга. Приближающийся к архипелагу циклон уже давал себя чувствовать. Сквозь разорванную облачность изредка проглядывала луна. Но в натопленных домах зимовки было тепло, светло и уютно.

В 6 часов утра в празднично убранной кают-компании комиссия самого северного в СССР избирательного участка под председательством Героя Советского Союза Шевелева торжественно открыла выборы в верховные органы страны.

На стенах кают-компании развешены лозунги, выдержки из Конституции, специальный выпуск стенгазеты.

Задолго до начала выборов в кают-компании собрались зимовщики: каждый хотел первым опустить свой бюллетень. Командир самолета Мошковский и штурман Рубинштейн первыми получают бюллетени, удаляются для их заполнения в рядом расположенную изолированную комнату. У дверей комнаты создается очередь. Зимовщики с радостью опускали в урну конверты с бюллетенями. Комиссия поздравляла каждого избирателя с выполнением почетного гражданского долга.

Опустив свой бюллетень, Зуев заявил:

— С 12 лет я работал, помогал семье. Мой отец боялся нагрубить хозяину, чтобы не попасть за ворота. Ни о какой моей учебе не могло быть и речи. Прошло двадцать лет с тех пор, как свергнут гнет царизма и мы стали строить новую

жизнь, а мои дети никак не могут себе представить, что я не мог закончить школы-трехлетки, потому что должен был итти работать. С каждым годом улучшается жизнь в нашей стране, идущей к светлому будущему. В торжественный день выборов в Верховный Совет я отдал свой голос за кандидатов блока коммунистов и беспартийных, руководимого той партией, которая обеспечила нам счастливую и радостную жизнь.

Радио между тем передавало сообщения о ходе выборов на Большой Земле.

Голосование закончилось. Избирком в присутствии представителей партийных и общественных организаций, а также местной печати вскрыл избирательную урну. Жители острова Рудольфа, все как один, отдали свои голоса одним из лучших сынов страны Советов, кандидатам блока коммунистов и беспартийных Мусинскому и Пестову.

Несмотря на праздничный день и ухудшающуюся погоду избиратели посвящают этот день усиленной работе на аэродроме. Самолеты готовятся к полетам на поиски Леваневского.

Вечером под завывание разыгравшейся пурги в темноте полярной ночи состоялась демонстрация, во время которой был произведен ружейный салют в честь страны Советов и великого Сталина.

Так у берегов Ледовитого океана небольшая сплоченная группа советских патриотов вместе со всей страной демонстрировала преданность своей родине.

Подготовку к выборам в Верховный Совет РСФСР и сами выборы мы провели еще лучше; ко дню выборов приурочили окончание главнейших работ по подготовке к сдаче станции. Объявленный стахановский декадник ознаменовался большим подъемом производственной работы.

Избирательная комиссия, секретарем которой был комсомолец Куксин, провела большую работу по подготовке к выборам, изготовив самостоятельно все избирательные документы.

Комсомольцы показали образцы и производственной работы, проведя учет имущества, высококачественный ремонт аппаратуры и силовых установок и многое другое.

26 июня 1938 года, после окончания голосования, начальник зимовки Либин отправил в Москву телеграмму:

«С радостью и гордостью за свою прекрасную родину собрались сегодня зимовщики острова Рудольфа в кают-компа-

нии зимовки. Помещение кают-компании празднично убрано портретами всенародных депутатов — Сталина, его ближайших соратников, лозунгами. Прекрасно оформлена четвертая по счету, за период избирательной кампании, стенгазета. В ней приняли участие почти все зимовщики; каждая заметка проникнута любовью и преданностью к своей великой счастливой стране и ее руководителям.

В 6 часов утра председатель участковой комиссии орденоносец Мельников объявляет начало голосования. Один за другим голосуют зимовщики.

С большой радостью встречают избиратели сообщение об итогах голосования: все население острова Рудольфа отдало свои голоса за кандидатов сталинского блока. Почетную радиограмму с результатами голосования передает стоящий сегодня на вахте дважды орденоносец, секретарь избиркома Куксин. На кратком митинге зимовщики обещают закрепить результаты голосования еще лучшей стахановской работой. Митинг посылает приветствие своему кандидату краснофлотцу северной флотилии Тарасову, выражает уверенность, что он будет достойным народным избранником, до конца преданным партии Ленина — Сталина.

Сегодня днем зимовщики подведут итоги работы за последний стахановский декадник, посвященный выборам. За этот декадник все зимовщики показали образцы стахановской работы и перевыполнили взятые обязательства. Особенно отличилась бригада механиков, проведя за девять дней капитальный ремонт трактора (по строгим подсчетам на эту работу требовалось двадцать дней). Лишь одно обязательство еще не выполнено: работники кухни — орденоносец Курбатов и Пурманцев — обязались отметить день выборов образцовым ужином. Мы вскоре всей своей дружной семьей займемся проверкой выполнения их обязательства.

Вечером наш первый тост мы подняли за дальнейшие успехи и процветание нашей замечательной страны, за народных избранников, за первого всенародного депутата товарища Сталина!»

Нужно сказать, что залогом большой, хорошей, серьезной работы, которую мы провели на зимовке, явились дружба, сплоченность нашего коллектива.

Это в свою очередь являлось результатом хорошо поставленной политико-воспитательной работы.

Дружба, товарищеская взаимопомощь, уважение друг к другу — это характерные для нашего коллектива черты. Если

случался аврал или какая-нибудь серьезная работа — мы все, как один человек, дружной семьей работали сутками без отдыха, и никто не хныкал.

Так проходили дни на зимовке.

Незабываемые дни!

Осенью 1938 года зимовщики острова Рудольфа вернулись на Большую Землю, сдав станцию новой смене.

В приказе по Главному управлению Северного морского пути отмечены итоги двухлетней работы коллектива полярной станции.

«В течение двух лет, — говорилось в приказе, — работники полярной станции блестяще справились с выполнением следующих работ:

Полное обслуживание самолетов экспедиции на Северный полюс во время пребывания ее на острове Рудольфа.

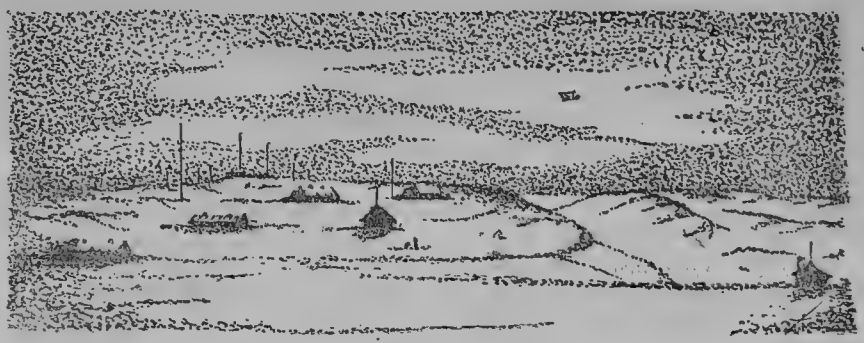
Обеспечение бесперебойной радиосвязи дрейфующей экспедиции УПОЛ с материком на протяжении всего дрейфа.

Обслуживание отрядов самолетов Водопьянова и Чухновского, направленных на поиски экипажа Леваневского.

Обслуживание радиосвязью и радиомаяком самолетов в воздухе во время перелетов к полюсу, в США и на поиски Леваневского.

Новой смене, прибывшей в 1938 году, станция была сдана в образцовом порядке. 16 зимовщиков острова Рудольфа за время работы на зимовке были награждены правительством высокой наградой — орденами СССР».

Вся работа коллектива станции на острове Рудольфа признана образцовой, а станция в целом получила звание лучшей полярной станции в СССР.



ПИСЬМА К РУДОЛЬФОВЦАМ

(Из стенной газеты «Широта 82°»)

ОТ НАШИХ ТОВАРИЩЕЙ С ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЛЬДИНЫ

Дорогие товарищи Рудольфовцы! Подытоживая месяц нашей работы на дрейфующей льдине после блестящего завершения всей экспедиции, чувствуешь необходимость выразить вам самую горячую благодарность за заботливое отношение к нашей четверке. Прекрасная организация авиабазы на острове Рудольфа обеспечила успех экспедиции и наше хорошее житье здесь.

Этот месяц проскочил удивительно быстро. Мы очень увлечены строительством, организацией хозяйства, научной работой. Теплый дом, хорошее питание, спокойные пока условия обеспечивают нормальную работу.

Наше большое желание в будущем году вернуться на Большую Землю через остров Рудольфа, чтобы вновь встретиться с вашим замечательным коллективом. Надеемся в дальнейшем держать с вами надежнейшую связь.

Горячий привет!

Папанин, Кренкель, Ширшов, Федоров

«Широта 82°», № 8, июнь 1937 г.

ИТОГИ

Мы хотели сделать полезное, нужное для изучения и освоения Арктики дело, а получилась сверх того грандиозная демонстрация мощи советской авиации и силы советской нау-

ки, крепости советской организации, получилась, одним словом, демонстрация перед всем миром того, что такое есть СССР.

Анализируя свою работу, мы видим, как росли и крепли наши силы в самом процессе работы, как творческое воспитание, данное нам партией, продолжалось и здесь, в пути, как мы все лучше и лучше овладевали техникой, все увереннее покоряли северную природу.

Достаточно сравнить комические неувязки с запуском моторов при отлете из Москвы и четкий, уверенный и быстрый запуск их на полярной льдине в неизмеримо более трудных условиях.

Каждый участник, особенно новички в Арктике, прошел огромный путь от первых шагов, проделанных иногда ощупью, до спокойной уверенности последних полетов. Но и мы, старики, поседевшие на арктической работе, вновь научились многому в этой экспедиции. Если бы ее пришлось повторить, мы бы действовали еще успешнее и быстрее и избежали ряда частных ошибок.

Однако эти маленькие критические замечания не имеют целью умалить достигнутого. Без ложной скромности можно сказать, что работа сделана хорошо. Оправдался план экспедиции, оправдалась ее организация, подбор людей, расстановка сил.

Оправдался тот стиль, которым мы вели работы, стиль глубокой подготовки каждого шага, терпеливого выяснения обстановки, терпеливой тренировки людей в арктических условиях и внезапного, быстро решающего удара.

Оправдался выбор острова Рудольфа как базы. Целиком оправдана сама организация базы и ее работа.

В прекрасном деле освоения полюса равно велика заслуга и тех, кто на полюс летел, и тех, кто этот успех обеспечил прогнозами погоды, связью, разведкой, аэродромом, хозяйством, питанием и отдыхом людей.

О. Ю. Шмидт

«Широта 82°», № 8, июнь 1937 г.

МЫ ПОПАЛИ В РОДНУЮ СЕМЬЮ

Советские самолеты достигли Северного полюса. Там устроена полярная научная станция. На дрейфующей льдине остались жить и работать четыре лучших наших товарища.

Мы провели на полюсе 11 дней, а экипаж флагманского корабля, во главе с Отто Юльевичем, 15 дней. За это время

станция была построена, проверена. Мы оставили наших товарищей, спокойные за их судьбу.

Сам полет на Север показал большую опытность и умение летного состава. Все четыре самолета самостоятельно достигли полюса и затем соединились вместе. Это показывает исключительный рост мастерства полярных летчиков и штурманов. Моторы работали отлично, что является прямой заслугой наших механиков. Ни один из 16 моторов эскадрильи не сдал, не подвел.

Живя на полюсе, мы не ощущали одиночества. Мы ясно и уверенно знали, что за нами следит вся страна. К полюсу катились волны народной любви и заботы.

Вернувшись на остров Рудольфа, мы попали в родную семью. Здесь мы отдыхаем и чувствуем себя как дома. Замечательный и дружный коллектив полярной станции отнесся к нам с исключительным вниманием.

Спасибо вам, дорогие друзья, за заботу!

В. С. Молоков

«Широта 82°», № 8, июнь 1937 г.

КОГДА РАБОТАЛ МАЯК...

В числе средств, обеспечивавших наши полеты с острова Рудольфа, большую роль сыграл радиомаяк. Я убедился на опыте, что это простое в применении средство радионавигации, в условиях острова Рудольфа и более высоких широт, являлось подчас единственным средством правильного выдерживания курса и, следовательно, более точного и четкого выполнения задания.

Выход на нужный курс и следование по курсу в полетах на «Р-5» с горючим для Крузе и Алексеева, возвращение обратно было осуществлено по зоне радиомаяка. Полет на полюс и возвращение обратно также прошли успешно благодаря радиомаяку, слышимость которого не пропадала до самой посадки.

Когда работал маяк, а работал он бесперебойно, все чувствовали себя спокойно и были убеждены, что курс верен.

Но хорошо работал не только маяк, как техническое средство, хорошо работали и люди, обслуживающие маяк. Как к выбору места разбивки и установки антенной сети, так и к эксплоатации маяка проявлено серьезное отношение, доказывающее понимание ответственности за порученное дело.

Радисты, радиотехники, механики немало потрудились над

обеспечением бесперебойной работы маяка и теперь могут гордиться, что плоды их трудов не пропали даром.

В значительной степени успех полета на полюс зависел от них и был обеспечен их работой.

Штурман *Ритслянд*

«Широта 82°», № 8, июнь 1937 г.

ПРЕКРАСНАЯ АВИАЦИОННАЯ БАЗА

Остров Рудольфа — прекрасная авиационная база. Я, как летчик, не могу не выразить своей глубокой признательности Герою Советского Союза М. В. Водопьянову, выбравшему такой прекрасный аэродром. Это им сделано просто, смело и мастероки, как все, что он делает.

Еще большей похвалы заслуживают зимовщики, оборудовавшие базу так, что люди и машины находятся в совершенно нормальных условиях для работы.

Я знаю очень много аэродромов на материке, где машины обслуживаются несравненно хуже и летный состав в этих аэропортах имеет гораздо худшие условия отдыха.

Следует отдать должное руководящему составу Управления полярной авиации, предусмотревшему до мелочей все нужное для хорошей авиабазы.

Наш корабль «Н-169» остался дежурить на острове Рудольфа в хороших условиях, снабженный всем необходимым.

И. П. Мазурук

«Широта 82°», № 8, июнь 1937 г.

ПИСЬМО НА ЗИМОВКУ ТОНЕЧКИ ЗУЕВОЙ

Папа, я в этом году отдыхала в лагере Главсевморпути. Жили мы там с 31 июля по 25 августа. Было очень хорошо.

Лагерь находился в лесу.

Речка была совсем рядом, купались, загорали на пляже.

Кормили нас очень хорошо. Обслуживающий персонал был очень хороший.

При лагере большой фруктовый сад, из которого мы кушали яблоки.

В лагере было настолько хорошо, что не хотелось уезжать. Но через два дня начинается учеба, и я думаю учиться на «отлично» и «хорошо».

Целую тебя. *Тоня*

«Широта 82°», № 12, 12 декабря 1937 г.

ПРОЩАНИЕ

Рудольф — Либину — для коллектива

Вы были последним пунктом советской земли, отправной точкой перелета на полюс. Ваша горячая забота о всех нас обеспечила успех экспедиции.

Сейчас мы перешли из снежных домиков в уютные каюты ледокола.

Дрейф кончился. Горячо благодарим нашу базу за неизменную внимательность, заботу и надежную связь с нами во время дрейфа.

Самое теплое воспоминание остается у нас от прекрасного, энергично работающего, великолепно организованного коллектива Рудольфа. Дружески обнимаем.

Папанин, Кренкель, Ширшов, Федоров

«Широта 82°», № 14, 23 февраля 1938 г.

ОПИШЕМ СВОЮ РАБОТУ

С каким трудом и напряжением создавалась авиабаза на острове Рудольфа. Об этих трудностях строители базы могут написать целую книгу.

Сколько тревожных мыслей за будущее авиабазы пронеслось в голове! Теперь, когда закончилась так блестяще работа по высадке зимовки на Северном полюсе, я считаю необходимым всем участникам, как строителям авиабазы, так и членам экспедиции, описать свои переживания, свою работу, свою частичку труда, затраченную в нашем общем большом деле, которое так возвеличило нашу родину.

Это будет историческим документом о завоевании полюса, это будет маленькая страничка в великой книге о победоносном шествии большевиков на Север.

Бабушкин

«Широта 82°», № 8, июнь 1937 г.

Архангельская
Областная
БИБЛИОТ
им. Н. А. Добролюбо

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Е. К. Федоров. Предисловие 3

Папанинская вахта

Я. С. Либин. Наш коллектив 7
В. С. Сторожко. Рассказы полярника 30
Н. В. Ходеев. Мы штурмуем полюс 50
В. Ф. Богданов. Завоевание эфира 67

Люди разных профессий

Ф. Н. Зуев. Дружная работа 80
В. В. Курбатов. Цех питания 88
В. В. Бобков. Наш радиомаяк 93
М. М. Каменецкий. Карта погоды 98
Н. С. Мартынов. Стальные кони в Арктике 105
Р. С. Райхман. Из дневника врача 117

Семья полярников

А. А. Митрошкин. Встречи с друзьями 129
С. И. Воинов. Вместе с любимой родиной 175

Письма к рудольфовцам 187

Переплет, титульный лист и заставки художника *И. С. Серова.*

Ответственный редактор *Л. Ф. Литвинов.*

Подписано к печати 29 декабря 1940 г. Печ. лист. 12+6 вкл. Уч.-изд. листов 12½.
77.000 тип. зн. в 1 печ. л. М 39284. Тираж 10 000 экз. Зак. № 2347.

2-я ф-ка детской книги Детиздата ЦК ВЛКСМ. Ленинград, 2-я Советская, 7.

Цена 3 рублей
Переплет 1 р. 50 к.